

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ESSAI

SUR

LA COURSE

SON HISTOIRE

SA RÉGLEMENTATION - SON ABOLITION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

ANDRÉ MONENTHEUIL

RÉDACTEUR AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1898

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ESSAI

SUR

LA COURSE

SON HISTOIRE

SA RÉGLEMENTATION - SON ABOLITION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le lundi 21 novembre 1898, à 2 h. 1/2

PAR

ANDRÉ MONENTHEUIL

RÉDACTEUR AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Président : M. RENAULT.

*Suffragants : { MM. LESEUR, professeur.
PILLET, agrégé.*

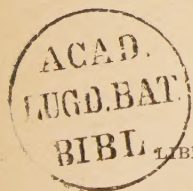
PARIS

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1898



LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

A MON PÈRE

A MA MÈRE



Digitized by the Internet Archive
in 2026

ESSAI SUR LA COURSE

AVANT-PROPOS

D'une façon générale, on peut définir la *course* : le concours donné dans la guerre maritime aux forces navales de l'Etat par des navires appelés corsaires, armés par des particuliers, à leurs risques et périls, et dans l'espérance de réaliser des bénéfices au moyen de prises faites sur l'ennemi ; l'armement de ces corsaires étant soumis à l'autorisation de l'Etat et réglementé par lui.

La course est une des formes par lesquelles se manifeste le *droit de défense* des États, droit qui leur permet de faire appel à toutes leurs forces, à tous leurs sujets, pour résister à leurs ennemis. Elle a été l'objet de bien des polémiques, a motivé bien des réclamations. Elle a fini par être abolie presque universellement dans la *Déclaration de 1856*.

La course n'en reste pas moins une institution très remarquable et très curieuse à étudier, tant par les applications nombreuses et importantes qu'elle a reçues,

que par les questions délicates qu'elle a soulevées. L'histoire des corsaires français surtout est intéressante ; dans aucun autre pays, en effet, ces volontaires de l'armée de mer n'ont été appelés à jouer des rôles aussi considérables et aussi variés, n'ont fait preuve d'autant d'initiative et de courage. La course, on peut le dire, a été une arme essentiellement française.

Notre étude de ce vaste sujet se divisera en trois parties : dans la première nous retracerons l'*histoire* de la course et des corsaires depuis les origines jusqu'à nos jours, nous examinerons les différents caractères qu'a pris la course dans la suite des temps, les diverses applications qu'elle a reçues. La seconde sera consacrée à l'étude de la *réglementation* de la course telle qu'elle existait au moment de l'abolition de cette institution, on peut même dire, et nous montrerons pourquoi, telle qu'elle existe encore aujourd'hui. Enfin, dans une troisième partie nous examinerons les diverses tentatives qui ont été faites pour arriver à l'*abolition* de la course, les dernières applications qu'elle a reçues depuis que la Déclaration de 1856 est venue la supprimer chez presque toutes les nations civilisées, et enfin nous conclurons en nous demandant quel jugement doit être porté sur elle et quelles pourront être, dans l'avenir, les conséquences de son abolition.

TITRE PREMIER

HISTORIQUE DE LA COURSE

CHAPITRE PREMIER

ANTIQUITÉ. — LES PIRATERIES DES TEMPS ANTIQUES. —
LA MARINE ATHÉNIENNE.

Aucun des peuples de l'antiquité n'a connu la course telle que l'a comprise et pratiquée notre civilisation. Tout au plus peut-on retrouver dans certaines institutions de la Grèce ancienne, particulièrement d'Athènes, certaines analogies avec l'armement en course. De plus, nous nous hâtons d'ajouter que si, en effet, quelques dispositions des lois grecques parvenues jusqu'à nous semblent se rapporter à des prises régulières faites sur l'ennemi, que si la marine athénienne, par son organisation même, peut être comparée à une marine de volontaires ou de corsaires, ces institutions doivent être regardées comme accidentelles : ce n'est nullement de leur développement et de leur généralisation qu'est

sortie la course moderne dont elles diffèrent grandement d'ailleurs.

Les origines de la course ne doivent donc pas être cherchées dans le droit maritime du monde antique, la course ne s'est organisée, avec ses caractères et sa réglementation, qu'à une époque bien plus récente ; nous dirons même que les idées des anciens sur le droit international, ou plutôt leur ignorance complète des principes de ce droit, s'opposaient absolument à ce que la course prît naissance.

A cette époque, en effet, toute notion du *droit des gens* était inconnue, chaque petite nation vivait dans un exclusivisme étroit ; le peuple voisin, ses propriétés étaient considérés comme autant de proies qu'il était licite de saisir. Dans ces conditions, tous les peuples de l'antiquité vivaient, en dehors de toute guerre déclarée, dans un état d'hostilité continu ; *étranger* était synonyme d'*ennemi* et contre l'étranger tout était permis : ses biens étaient saisis, et lui-même réduit en esclavage. Chez les Grecs, chez les Romains les étrangers étaient divisés en deux classes : ceux avec lesquels il existait des relations d'amitié et d'alliance et les autres, appelés *barbares*, qui étaient en tout temps regardés et traités comme ennemis.

De cela, il résultait forcément que la course telle que nous la comprenons aujourd'hui, c'est-à-dire le concours *régulier* donné dans l'espoir de bénéfices à la marine de l'État *pendant la durée d'une guerre*, ne pouvait

s'organiser. Par contre, un tel état de choses était singulièrement propice au développement de la *piraterie* et, de fait, jamais elle ne fut aussi générale qu'à cette époque. Tous les peuples primitifs ont exercé la piraterie, et celle-ci se révèle, au début, comme une condition inhérente à l'état des relations internationales.

Nous allons esquisser à grands traits le tableau de la piraterie dans le monde antique. Ce faisant nous ne sortirons pas d'ailleurs du programme de notre étude : en effet, comme nous le verrons plus loin, les premiers armements faits par des particuliers, au moyen âge, eurent pour but de lutter contre la piraterie. Celle-ci nous apparaît donc comme une cause, indirecte il est vrai, de l'établissement de la course, et à ce titre elle mérite que nous examinions ses débuts et ses caractères.

L'histoire de la piraterie antique se divise naturellement en *deux grandes périodes*. La première se termine au moment où Rome acquiert, par la ruine de Carthage, la suprématie sur la mer, la seconde va de cette époque à la ruine de la domination romaine.

Comme nous allons le voir, les caractères de la piraterie à ces deux époques ont été tout différents, on peut même dire absolument opposés. Les raisons de ces différences se dégageront d'ailleurs facilement.

I. — Pendant cette période, aucun peuple n'a encore acquis sur les autres une suprématie marquée ; la vaste

domination de Rome n'est pas encore établie ; les nations luttent les unes contre les autres à armes à peu près égales et, dans ces luttes continuelles, la piraterie et le pillage sont des moyens regardés comme parfaitement *légitimes*, et fort employés.

La piraterie fit son apparition sur la Méditerranée avec les premiers navigateurs. Les premiers navires qui furent armés le furent sans doute bien plutôt dans le but d'exercer la piraterie contre les peuples voisins et de ravager leurs côtes que dans celui de faire le commerce. A mesure que les nations devinrent plus puissantes, s'installèrent sur des territoires distincts et plus vastes, la piraterie prit des formes nouvelles : de simple *instrument de vol et de pillage* qu'elle était d'abord, elle devint un *moyen de domination sur la mer*, un instrument d'ambition. Au lieu de se faire de particulier à particulier, elle se fit de peuple à peuple et elle fut alors la cause des plus grandes guerres de l'antiquité. Tous les peuples luttèrent successivement pour obtenir la suprématie sur la mer. Egine, la Crète, Rhodes, la Grèce, Carthage l'obtinrent successivement et en firent le même usage. En plein épanouissement de la civilisation grecque, l'empire de la mer était défini par un écrivain politique athénien (1), « *l'avantage de pouvoir faire des courses et ravager les Etats étrangers sans crainte des représailles.* »

(1) Xénophon, *République d'Athènes*.

A cette époque, la piraterie était donc regardée comme une chose parfaitement licite et avouable ; les pirates à cause des qualités d'audace et de ruses réunies que nécessitait leur profession, étaient l'objet de l'admiration de leurs contemporains : « Autrefois, dit Thucydide (1), cette profession (la piraterie) n'était pas regardée comme ignominieuse mais plutôt comme honorable et glorieuse. » L'histoire nous montre même certains peuples contractant des alliances pour exercer, d'un commun accord, la piraterie contre des États plus faibles, ou contre des races ennemies, vouées à une haine séculaire.

II. — Tels furent les caractères de la piraterie dans l'antiquité jusqu'à ce que Rome eut fondé son vaste empire et réduit tous les peuples connus à lui obéir.

Jusqu'au moment où elle se vit dans la nécessité de lutter contre Carthage, Rome n'eut pas de marine militaire, pas plus d'ailleurs que de marine commerciale ; la marine militaire romaine fut créée uniquement dans le but de combattre la marine carthaginoise. Mais lorsque Rome eut anéanti Carthage et détruit ainsi la seule nation qui était capable de lui opposer une résistance redoutable, son empire prit un immense développement toutes les nations lui furent soumises, soit comme sujettes, soit comme alliées ; le monde connu ne forma pour ainsi dire plus qu'un seul peuple, et cela amena deux conséquences.

(1) *De antiq. graec.*, lib. I.

D'abord le droit international, dont les Romains, avec leur esprit juridique, n'auraient pas manqué de dégager les principes s'ils avaient eu à traiter avec des États indépendants, devint absolument sans objet et, par suite, ne se développa pas. On continue à traiter comme ennemies en tous temps les vagues peuplades barbares qui, dans leurs pays lointains et inexplorés, échappaient à la domination romaine. De fait, elles ne signalaient guère leur existence que par des incursions et des rapines.

La seconde conséquence de l'établissement de la suprématie romaine nous intéresse de plus près : Ce fut le changement complet de caractères de la piraterie. Désormais, la piraterie ne sera plus un *moyen de guerre* considéré comme *légitime* et employé par les États qui ne sont liés par aucun pacte d'alliance ou d'amitié, elle deviendra un véritable *brigandage* et les pirates n'auront plus de nationalité.

Désormais aussi, la piraterie cessera d'être considérée comme une chose légitime. Les pirates seront regardés comme des bandits et des voleurs et non plus comme de « *justes ennemis* ». Des peines sévères seront édictées contre eux. « Les ennemis, dit Ulpien (1), sont ceux auxquels le peuple romain a déclaré la guerre ou qui la lui ont déclarée, les autres ne sont que des voleurs et des bandits. » Ulpien posa aussi le principe

(1) Frag. 24, Dig., lib. 49, t. 15.

que le pirate, étant un brigand, ne peut acquérir par la prescription la propriété de l'objet par lui volé.

Dans cette seconde période, les pirates formèrent une sorte de république, composée de tous les vaincus insoumis et de malfaiteurs de toutes sortes, république très riche, très puissante et très redoutable. Leurs déprédations, sur une mer sans police et sur laquelle ils régnaient en maîtres, leur donnaient de grands profits. Ils avaient fondé, en Cilicie et dans les îles voisines, des établissements très importants et très fortifiés qui étaient leurs ports d'attache et où ils avaient amassés de grandes richesses et de nombreux prisonniers. Ils y possédaient des fabriques d'armes, des chantiers de construction ; ils avaient créé à Sidé un marché qui était le grand entrepôt de leurs prises, surtout des esclaves. Même après la destruction de la piraterie Sidé continua le même commerce et resta très prospère. Elle conserva d'ailleurs également un très mauvais renom : au X^e siècle, Constantin Porphyrogenète l'appelle encore *piratarum officina*.

Pendant tous les derniers temps de la République romaine, les pirates exercèrent librement leur industrie, justement redoutés du peuple romain qu'ils menaçaient sans cesse de la disette en empêchant l'arrivée des vivres, et dont les plus illustres citoyens tombaient parfois entre leurs mains.

Ils finirent par établir un véritable blocus autour de l'Italie, Rome fit alors un vigoureux effort pour se dé-

barrasser de ce fléau : les pirates, poursuivis par Pompée et ses lieutenants dans une guerre qui est restée célèbre, disparurent pour quelque temps. Mais bientôt, dans les luttes qui suivirent l'assassinat de César, la piraterie reparut plus puissante que jamais. Le fils de Pompée voulut même en tirer parti, il la réorganisa et en fit une force militaire redoutable. Il fallut à Auguste et à Agrippa une lutte longue et acharnée pour détruire complètement les pirates.

Sous l'empire, une forte organisation administrative, une police vigoureuse empêchèrent des brigandages maritimes ; néanmoins, aux époques troublées et lors de la décadence de l'empire, on voit la piraterie reparaître, profitant de l'affaiblissement de la puissance romaine. Lors des invasions des barbares, la mer fut de nouveau le théâtre d'exactions et de pillages qui se continuèrent jusqu'à la chute de l'empire romain et, comme nous le verrons, pendant tout le moyen âge.

Après cet exposé général du développement de la piraterie dans le monde des anciens, il nous reste à signaler certaines institutions du peuple grec dont nous avons déjà dit un mot au début de ce chapitre. Elles sont curieuses à étudier, parce que ce sont les seules du monde antique où l'on puisse retrouver, quoique à vrai dire d'une façon assez vague, le souci d'une *réglementation* et d'un *contrôle* de l'État sur les entreprises maritimes particulières

Nous ne possédons aucun texte des lois maritimes de l'ancienne Grèce, mais, en réunissant des fragments épars dans les discours de certains orateurs, on peut arriver à se faire une idée générale de ces lois. Or, certaines des dispositions qu'elles contiennent se rapportent aux prises et aux armements destinés à les faire. Il est impossible de se faire une idée complète de ce que pouvait être cette législation des prises, les fragments qui nous en sont parvenus sont trop peu importants ; mais il est remarquable, et Hautefeuille met ce point en lumière dans son histoire du Droit maritime (1), qu'il n'y est question que des prises faites sur l'ennemi et non de celles faites sur des peuples pacifiques. Il semble donc que les Grecs avaient déjà fait la distinction entre la piraterie ordinaire, qui s'exerce en tous temps et contre tous les peuples et une sorte de course, ou de piraterie réglementée, s'exercent seulement en temps de guerre et contre l'ennemi.

Il existait aussi à Athènes une juridiction spéciale pour trancher les différends maritimes ; les juges se nommaient *ναυτιδικοι*, ils connaissaient aussi des procès entre les Athéniens et les étrangers liés à Athènes par des traités (*ευσπονδοι*). Les *ναυτιδικοι* ne furent d'ailleurs, fort probablement que des juges *commerciaux*, rien ne nous permet de croire que les prises faites sur l'ennemi étaient soumises en cas de contestations à ces tribu-

(1) Page 87.

naux. Il est même presque certain qu'il en était tout autrement, étant données les habitudes de la guerre à cette époque et la façon dont on traitait les ennemis.

Dans une autre institution, également spéciale à la Grèce, nous retrouvons cette idée de l'ingérence de l'État dans les armements maritimes particuliers. Lorsqu'un citoyen d'une ville grecque éprouvait un déni de justice dans une autre ville, il pouvait user de *représailles*, c'est-à-dire saisir les navires et les marchandises d'un des concitoyens de celui qui lui avait causé un dommage, mais à la condition expresse d'y être préalablement autorisé par son gouvernement (1). Il y a là une analogie frappante avec les *lettres de représailles* qui furent en usage au moyen âge, où elles devinrent, comme nous le verrons plus loin, l'une des causes de l'établissement de la course. A ce titre, cette institution méritait d'être signalée ; on n'en trouve aucune trace dans la loi romaine.

Enfin, l'organisation même de la marine athénienne peut être matière à rapprochements intéressants et mérite d'être rapportée.

Il n'y avait pas, à Athènes, de flotte militaire permanente ; au début de chaque guerre, les particuliers riches étaient frappés d'un impôt spécial et devaient fournir à l'État une ou plusieurs galères, selon leur fortune. Mais, et c'est là une particularité fort curieuse,

(1) Voir : Demosthènes, *Plaidoyers civils* ; Androclès contre Lacrite.

ce n'était pas l'État lui-même qui, au moyen des fonds ainsi obtenus, armait et entretenait les navires de guerre, c'étaient les *triérarques* ou capitaines de galères. L'État confiait au *triérarque* le navire et ses agrès, il lui remettait des fonds pour le paiement de la solde des rameurs, le *trirérarque* fournissait tout le reste ; c'était lui, par exemple, qui avait la charge de la solde et de l'entretien des matelots qu'il choisissait à son gré. Pour s'indemniser des dépenses, parfois fort considérables, car les capitaines, qui rivalisaient entre eux, ne négligeaient rien pour avoir les meilleurs bâtiments et les plus valeureux équipages, les *triérarques* avaient probablement droit à une partie du butin et des prises faits par leurs navires. Ils nous apparaissent ainsi comme des sortes d'*armateurs de compte à demi* avec l'État. Il y a, dans ce système, une certaine analogie avec celui que nous verrons employer sous le règne de Louis XIV, où l'État prêtait aux capitaines corsaires ses navires et ses soldats, en se réservant en retour une part dans les prises. Nous signalons cette ressemblance, sans avoir la prétention d'établir l'identité entre deux institutions séparées par un intervalle de près de vingt siècles.

Quelqu'intéressantes que puissent être ces anciennes institutions de la Grèce, que nous ne connaissons d'ailleurs, nous l'avons dit, que fort imparfaitement, elles n'en restent pas moins, nous le répétons, absolument *isolées* et *accidentelles*, et il serait tout à fait excessif

de vouloir les considérer comme l'origine de la course moderne. D'une façon générale, il reste donc vrai de dire que l'antiquité n'a pas connu la course, qui était incompatible avec les notions anciennes du droit de la guerre et des gens et des droits de l'État. C'est d'une tout autre époque que date la course, et nous allons la voir, dans le chapitre suivant, prendre naissance au moyen âge pour répondre à certains besoins spéciaux, et se développer, d'abord grâce à des circonstances favorables, et aussi parce qu'elle était vraiment une institution en rapport avec les mœurs et les idées de cette époque.

CHAPITRE II

MOYEN AGE. — LES PIRATERIES DU MOYEN AGE. — LES
GUERRES PRIVÉES. — APPARITION DE LA COURSE. —
CARACTÈRE SPÉCIAL QU'ELLE REVÊT A CETTE ÉPOQUE. —
LA COURSE AU XV^e SIÈCLE.

Nous avons dit plus haut que lors des invasions qui amenèrent la chute de l'empire romain d'Occident, la *piraterie*, longtemps contenue par une police sévère et la puissante administration de l'empire, avait de nouveau fait son apparition.

Chez les peuplades barbares qui se ruèrent alors de toutes parts sur le monde civilisé qu'elles bouleversèrent de fond en comble, le droit de faire la guerre n'était pas regardé comme une attribution exclusive de ce qui représentait l'*autorité publique* ; tout citoyen libre avait le droit de déclarer la guerre à un autre quand il croyait en avoir un motif ; de là d'innombrables et interminables querelles privées. Les quelques peuplades qui connaissaient la navigation et la pratiquaient infestèrent les mers de leurs déprédations.

Dans la Méditerranée ce furent surtout les *Sarrasins* qui s'adonnèrent à la piraterie. Elevée dans les *Etats*

barbaresques à la hauteur d'une institution reconnue et régulière, elle y prit un caractère spécial. Sous le nom de *corsaires barbaresques*, les pirates de la côte septentrionale de l'Afrique poursuivirent les commerçants chrétiens de connivence avec leurs gouvernements et cette piraterie, tolérée des gouvernements de l'Europe, se continua jusqu'à nos jours. Nous consacrerons plus loin un chapitre à l'étude de ces corsaires barbaresques ; nous y verrons quelles furent les causes qui empêchèrent si longtemps les puissances européennes, de mettre un terme à leurs brigandages.

Dans le Nord, les expéditions des *Northmans* ravagèrent les côtes et pénétrèrent même, par les fleuves, jusqu'au cœur du pays. De plus, la plus grande partie de la population côtière s'adonna aussi à la piraterie. En même temps, elle pratiquait la sinistre industrie des *naufrageurs*, qui s'implanta si solidement dans les mœurs qu'il fallut des siècles d'efforts incessants pour la déraciner.

Le commerce maritime, exposé sans cesse aux plus grands dangers, devint presque impossible aux navires pacifiques, il fallut armer tous les bâtiments marchands pour les mettre à même de se défendre. Il se forma entre les commerçants des associations ayant pour but de faire naviguer de conserve plusieurs navires afin d'augmenter leur sécurité. Ces associations donnaient lieu à *contrat privé* en vertu duquel les parties qui manquaient au devoir de défense mutuelle étaient responsables des

dommages causés par les pirates aux autres⁴ contractants (1).

Ainsi pourvus de moyens de défense les navires de commerce purent lutter contre les pirates et, dans ces combats, l'avantage dut sans doute leur rester souvent. De simplement défensifs qu'ils étaient au début, ces armements devinrent promptement offensifs ; on poursuivit les pirates avec grande ardeur, tant pour s'en débarrasser que pour s'enrichir de leurs dépouilles. Il s'organisa ainsi une sorte de contre-piraterie qui, pour avoir eu originairement un but plus légitime que la piraterie elle-même, n'en arriva pas moins bientôt à commettre, elle aussi, des violences et des exactions. Avec la pratique des guerres privées qui, nous l'avons vu, était générale à cette époque, il devait fatalement arriver que les navires, armés d'abord dans le but unique de poursuivre les pirates, seraient bientôt employés par leurs propriétaires, soit pour venger une insulte, soit même pour accabler et ruiner un concurrent gênant.

Ainsi naquirent les *représailles privées* ; elles furent d'abord personnelles, c'est-à-dire qu'elles ne s'exerçaient que contre les biens de l'individu même auteur du dommage ; mais on en vint rapidement à s'en prendre, non plus seulement aux navires de l'offenseur, mais aussi à ceux de tous ses compatriotes. Ceux-ci, de leur côté, ne se tenaient le plus souvent pas pour battus

(1) V. Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. II, p. 281.

et exerçaient à leur tour des représailles, si bien qu'il se perpétuait ainsi d'interminables querelles privées, entre sujets dont les souverains étaient en paix.

Ces guerres maritimes privées devinrent d'un usage tellement courant qu'elles furent reconnues et prévues dans des traités internationaux. C'est ainsi qu'il en est fait mention dans les traités de 1228 et de 1235 entre la France et l'Angleterre (1) et dans les trêves de 1238 et de 1255.

On comprend facilement combien un tel état de choses rendait faciles les pirateries et les exactions de toutes sortes, sous le couvert de représailles. Ces représailles s'exerçant en pleine paix, sans autorisation ni contrôle de l'État, étaient souvent tout aussi injustes et tout aussi nuisibles au commerce que la piraterie, dont la répression avait été leur premier prétexte. Aussi, à mesure que les gouvernements de l'Europe se constituèrent plus solidement et que la notion du rôle et des droits de l'État commença à se dégager, on chercha à empêcher ou tout au moins à réglementer, les guerres privées.

Dans le courant du XIII^e siècle fut institué dans ce but un tribunal composé d'un nombre égal de juges, pris parmi les citoyens des nations contractantes, lequel devait examiner les plaintes avant d'autoriser les représailles. Mais si ce tribunal ne pouvait trancher le différend dans un délai assez court (2 mois généralement) les

(1) V. Dumont, *Corps diplomatique*, t. I, part. 1, p. 166 et 389.

plaignants pouvaient passer outre et poursuivre leur droit par la force. Ces juges, appelés *conservateurs de la paix*, ne faisaient donc qu'essayer une simple *conciliation* préalable, l'appel à la force restait, au fond, le véritable moyen de trancher les différends ; d'autant plus que, l'obligation du recours préalable à ce tribunal n'étant sanctionnée par aucune peine, on exerçait le plus souvent les représailles sans même essayer la conciliation.

Ce ne fut qu'au commencement du XIV^e siècle que le recours aux conservateurs de la paix devint obligatoire, avant de recourir aux voies de fait. Dès lors, pour constater l'accomplissement de cette formalité et l'insuccès de la tentative de conciliation, les juges accordèrent au plaignant une autorisation spéciale d'armer contre son adversaire et de se faire justice lui-même. Cette autorisation fut appelée *marque*, de là le nom de « *lettres de marque* », ou de « *représailles* ». Ces deux mots, d'abord synonymes, prirent dans la suite une signification différente : le terme lettre de représailles continua à désigner l'autorisation dont nous venons de parler ; celui de lettre de marque désigna spécialement l'autorisation donnée aux corsaires, c'est-à-dire aux auxiliaires de la marine de l'État en temps de guerre.

Ainsi réglementées et soumises au contrôle de l'État, les représailles devinrent une sorte de course maritime en temps de paix. Il fut défendu, sous des peines très graves, d'user de violence sans autorisation et dès lors,

la guerre de représailles, quoique faite pendant la paix, se distingua nettement de la piraterie.

Les lettres de représailles furent d'abord très facilement accordées, et par suite très nombreuses ; mais lorsque, le pouvoir des grands vassaux diminuant, les guerres privées cessèrent d'être pratiquées sur terre, on chercha également à restreindre des querelles maritimes, qui ne permettaient pas à un peuple d'être en paix avec ses voisins et exposaient les commerçants à des dangers continuels.

Dès le XV^e siècle, l'usage des représailles commença à se restreindre ; les souverains voulurent désormais garder cette prérogative essentielle de leur couronne qui les constitue seuls arbitres de la paix ou de la guerre ; ils ne se prêtèrent plus qu'à regret à déléguer à des particuliers ce droit si redoutable. De leur côté, les armateurs eurent moins de goût pour les représailles lorsqu'elles furent étroitement réglementées, et qu'il leur fallut rendre compte des prises et de leur valeur. En Angleterre, les statuts de Henri V (1) rendaient plus difficile la délivrance des lettres de représailles, en même temps qu'on déclarait que tout sujet qui romprait sans autorisation la paix ou une trêve, serait puni de mort.

Bientôt, tous les traités de paix et de trêves tendirent à l'abolition complète des représailles. Des stipulations

(1) Statut I, cap. VI et VII.

dans ce sens sont contenues dans les traités conclus entre la France et l'Angleterre en 1440 et 1468 (1). Grâce aux progrès du droit de la guerre et du droit des gens, l'usage des lettres de représailles diminua de plus en plus. Sous le règne de Louis XIV il en fut encore délivré quelques-unes ; au XVIII^e siècle, elles étaient tombées en complète désuétude, sans cependant avoir été abolies expressément : c'est ainsi que leur délivrance est encore prévue dans le traité anglo-français de 1786.

Si nous avons un peu insisté sur les lettres de représailles, c'est que la sorte de *course pacifique* qu'elles organisèrent fut intimement liée, au début, avec la course en temps de guerre ; à la différence des représailles, celle-ci devait se développer de plus en plus et se conserver jusqu'à nos jours.

L'usage général des représailles peut être compté, en effet, comme une des causes qui favorisèrent le plus la naissance et le développement de la course : il donna aux armateurs l'habitude et le goût des armements en guerre et leur fit voir combien grands étaient les profits qu'on pouvait retirer de ce genre d'industrie.

Les navires de commerce, armés pour se défendre contre les pirates ou exercer des représailles, se mettaient, dès qu'une guerre était déclarée, à courir sus à tous les navires de l'ennemi. Ils n'avaient, pour cela,

(1) V. Dumont, *op. cit.*, t. III, part. 1, p. 48 et part. 2, p. 97.

besoin d'aucune autorisation de l'État. D'après les idées et les mœurs de ce temps, dès qu'un État était en guerre, il appelait tous ses sujets à concourir à la lutte et leurs navires se trouvaient ainsi, par le seul fait des hostilités, autorisés à courir sus à l'ennemi. Dans ces conditions, on conçoit facilement combien était efficace le concours des armements particuliers et quel intérêt avait l'État à ce que ses sujets eussent le goût des armements en course.

A cette époque, il n'y avait pas de marine de guerre permanente ; lorsque l'État préparait une expédition, il faisait appel au concours des armateurs, réquisitionnait des navires et organisait ainsi en peu de temps des forces maritimes.

Nous ne savons pas comment se faisait en France la répartition des prises entre le roi et ceux qui lui avaient ainsi prêté leurs navires, mais on peut s'en faire une idée en se reportant aux dispositions contenues sur ce point dans le Code des *Partidas* du roi de Castille Alphonse X (1266) : « Il y a, disaient les *Partidas* de Castille, quatre choses sans lesquelles une escadre ne peut se former : les *corps de navires*, les *hommes*, les *armes* et les *provisions*. » Quand le roi fournissait ces quatre choses, il avait la totalité des gains.

Alors même qu'il n'en fournissait aucune, il prélevait sur les profits *un cinquième* à titre de maître et seigneur ; il retenait aussi les corps de navires capturés.

Les quatre autres parts se divisaient, comme dans

une société de commerce, entre les armateurs et le souverain suivant l'importance de leur apport. Mais les armateurs étaient tenus de donner sur leur part *un septième* à l'amiral comme étant leur commandant pour le roi ; ils distribuaient, en outre, des récompenses aux hommes de l'équipage qui s'étaient distingués par leur bravoure (1).

Les flottes militaires étaient donc formées, au début même de chaque guerre, à l'aide de la marine marchande. Un tel état de choses n'était d'ailleurs possible que parce que, l'art de la guerre étant encore dans l'enfance, il était très facile de transformer en navire de guerre le premier bateau marchand venu.

L'histoire nous offre maints exemples de ces flottes improvisées : les flottes qui servirent aux croisades furent uniquement composées de cette façon (2) ; en 1338, Philippe de Valois réunit 200 navires marchands et les arme : c'est cette flotte qui fut anéantie à la bataille de l'Ecluse. Albert de Mecklinbourg, roi de Suède, fait prisonnier par les Danois, fait appel à tous ses sujets : il leur demande d'équiper une flotte pour venir à son secours. Même à une époque moins lointaine, les souverains, quand ils se trouvaient dépourvus de forces maritimes, n'hésitaient pas à faire appel à l'initiative privée,

(1) V. Partida de 1266, part. 2, tit. XXIV, l. XXIX ; Pardessus, *op. cit.*, t. VI, p. 30.

(2) Sauf peut-être celle d'Angleterre qui, dès cette époque, semble avoir entretenu quelques forces navales permanentes : le roi Richard, en effet, fit voile pour la Terre-Sainte sur ses propres navires.

et à remettre à des flottes de volontaires et de corsaires le soin de défendre sur mer le pavillon national. François I^{er} n'avait pas un navire de guerre ; lorsqu'il voulut empêcher les Anglais de se fortifier dans Boulogne, il s'adressa au fameux Ango, de Dieppe, qui bientôt eut armé une flotte puissante et considérable. De même, Henri II, voulant exercer des représailles contre Édouard VI d'Angleterre et ses sujets, dont il avait à se plaindre, et se trouvant dépourvu de marine de guerre, fit appel aux Malouins : le 31 mars 1537, il leur accorde permission : « à ce qu'au plutôt ils s'équipent, se jettent à la mer, courent sus et fassent de pis qu'ils pourront aux Anglais, promettant qu'ils ne seront tenus rendre primes qu'ils feront ne d'en payer aucune dixme ne autre droit ». Les Malouins répondirent à l'appel du roi, mirent en mer des bâtiments légers et ne cessèrent leurs expéditions qu'à la paix de 1550 (1).

Les armements en course, employés d'abord contre les pirates et dans les querelles particulières, se virent donc, lorsqu'ils furent dirigés contre les ennemis et qu'ils prirent ainsi part aux guerres régulières, l'objet des sollicitudes et des encouragements de l'État. Parfaitement en harmonie avec les besoins et les idées de l'époque, aidant la marine régulière et même, au début, formant la seule force maritime nationale, la course rendit de grands services et l'on s'explique facilement

(1) Cunat, *St-Malo illustré par ses marins*.

la faveur avec laquelle les armateurs furent traités et les efforts faits pour augmenter leur nombre.

Pendant toute cette première période, jusqu'à la découverte de l'Amérique, le mobile qui poussa les armateurs à pratiquer la course fut évidemment un *intérêt pécuniaire*, et il devait toujours en être ainsi jusqu'à l'abolition de la course ; mais l'État considéra la course à un point de vue tout différent : il l'encouragea parce qu'elle était, en l'absence de toute marine de guerre régulière, le seul moyen qui restait à sa disposition pour lutter sur mer contre ses ennemis.

Les armements en course furent donc alors favorisés par l'État et employés par lui dans l'intérêt supérieur de la *défense nationale*. Nous verrons plus loin qu'après la découverte de l'Amérique, l'État fut amené à regarder la course tout autrement, et à l'employer dans un autre but : un but *économique* ; nous verrons aussi que cela amena divers changements dans la réglementation de la course et favorisa singulièrement les excès et les abus que l'on a pu lui reprocher.

Une fois connu ce fait que la course fut, dans le début, considérée par l'État comme un moyen de défense nationale, nous n'avons plus à nous étonner de ce que, à ces époques pourtant quasi-barbares, elle fut toujours renfermée avec soin dans les opérations directes de la guerre : le corsaire pouvait uniquement attaquer et prendre les navires *ennemis*, dans aucun cas il ne pou-

vait saisir un navire *neutre* (1). Il n'était pas, comme il le fut plus tard, investi du droit de contrôler si les navires neutres ne manquaient pas aux devoirs de la neutralité : il n'avait pas ce qu'on a appelé la *police des neutres*. Cette extension donnée aux droits des armateurs, nous la verrons apparaître seulement lorsque les corsaires seront devenus un instrument de lutte économique, et nous aurons alors l'occasion de constater qu'elle fut l'une des plus déplorables conséquences de ce changement de caractère de la course.

Il ne faudrait cependant pas croire que la course, que nous venons de voir naître au milieu de ces époques troublées et à la faveur même de ces troubles, se soit constituée immédiatement avec les caractères réguliers et les garanties qu'elle eut plus tard. Il est certain, au contraire, que les premiers corsaires ne furent bien souvent que des pirates qui dirigeaient momentanément contre les ennemis du pays leurs expéditions et leurs rapines. A cette époque, la course (du moins la course en temps de guerre car, comme nous l'avons dit plus haut, la course pacifique fut réglementée de bonne heure par les lettres de représailles) ne se distinguait guère, au fond, de la piraterie. N'étant soumis ni à l'autorisation ni au contrôle de l'État, les armateurs devaient naturellement, sous le prétexte de combattre les ennemis, commettre de nombreux excès et molester de mille manières les commerçants neutres

(1) V. de Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. I, § 7.

et leurs propres compatriotes. De fait, si nous consultons les documents de l'époque, nous voyons que jamais la piraterie n'avait été plus générale. Elle avait seulement changé de caractère, au lieu de s'exercer par grandes expéditions et par des flottilles nombreuses comme au temps des Northmans, elle était devenue pour ainsi dire locale, se traduisant par des faits continuels de pillages et de vols ; elle régnait en quelque sorte à l'état endémique sur toutes les côtes de France.

Nous voyons dans les registres de la chancellerie bretonne un aperçu sommaire de ce qu'était la navigation à cette époque (1) : « Ce ne sont que « pirateries, pille-
« ries, voleries, roberies », attaques et prises de bâti-
« ments malgré les trêves et les traités, au mépris des
« lois les plus élémentaires de la nationalité. Les Dun-
« kerquois courent sus aux Normands ; les Rochelais
« enlèvent les Bordelais et ceux-ci les Bayonnais ; les
« Bretons arrêtent les Bretons, les marins du même
« port guettent leurs confrères, leurs amis, leurs pa-
« rents, les dépouillent sans merci ni pitié. Or, ce que
« faisaient les Français entre eux, les Espagnols et les
« Anglais le pratiquaient contre eux avec usure. De là
« des excès de tous genres auxquels il était presque im-
« possible de remédier et qui rendaient le trafic et
« l'expédition des marchandises aussi difficiles que
« dangereux (2). »

(1) V. *Archives du département de la Loire-Inférieure*.

(2) De la Nicolière, *La course et les corsaires Nantais*, p. 30.

Pour mettre fin à un tel état de choses, il fallait, avant tout, faire pour la course en temps de guerre ce qui avait déjà été fait pour la course pacifique : la régulariser en exigeant, pour armer en course, l'autorisation de l'État. C'est ce que fit l'*Ordonnance de Charles VI du 7 décembre 1400* ; elle vint défendre d'armer en course aucun vaisseau sans une autorisation préalable qui fut appelée *lettre de marque* ; la France avait d'ailleurs été précédée sur ce point par certains États de l'Italie (nous étudierons plus longuement cette question lorsque nous nous occuperons de la réglementation de la course et de son histoire, voir plus loin *titre II*).

Dans le même esprit, l'ordonnance de Charles VI exigea des corsaires une caution juratoire destinée à prévenir les dommages qu'ils pouvaient causer aux navigateurs pacifiques. L'ordonnance de 1400 posa également le principe de la nécessité du jugement des prises et donna ce jugement aux amiraautés (voir également plus loin : *Titre II*).

Dès lors, en droit sinon en fait, la course se trouva constituée avec tous ses éléments essentiels ; elle fut bien un concours *régulier* donné en *temps de guerre*, par des particuliers *autorisés* à cet effet par l'État à la marine nationale. Les différentes additions ou modifications qui furent apportées par la suite à l'ordonnance de 1400 par des règlements postérieurs n'eurent plus pour objet que de rendre plus étroite ou de changer cette réglementation suivant les circonstances. Nous

ne ferons, dans ce *titre premier* de notre étude, que citer à leur date les plus importants de ces règlements, nous réservant de les étudier plus à fond lorsque nous ferons l'exposé de la réglementation de la course.

La course au XV^e siècle. — Nous n'avons aucun document sur la façon dont la course fut pratiquée au XV^e siècle et sur les services qu'elle put rendre. A peine pourrait-on citer, en se reportant aux documents de l'époque, quelques noms de corsaires peu connus, principalement des Bretons des ports du Croisic et de Guérande (1).

La course, en effet, touchait encore de trop près à la piraterie et aux guerres privées, elle en avait encore trop les allures pour susciter des corsaires célèbres et valeureux comme ceux dont nous aurons à parler plus tard. Quand il avait besoin de vaisseaux de guerre, le roi en demandait aux armateurs particuliers qui lui en fournissaient moyennant certaines parts dans les prises (voir page 22) ; en dehors de ces levées de vaisseaux qui, selon la façon dont elles étaient faites, laissaient plus ou moins aux navires et capitaines enrôlés le caractère de corsaires, il n'y avait guère que des entreprises particulières, toutes locales, dont le champ d'action était restreint au voisinage immédiat des côtes. Les navires armés par les particuliers pour courir sus aux navires marchands ennemis étaient le plus souvent très petits, parfois même c'étaient de simples barques ; par cela

(1) V. *Registres de la chancellerie Bretonne du XV^e siècle.*

même, ils étaient réduits à faire une guerre de surprises et d'escarmouches. Quand un navire ennemi passait à portée d'un de nos ports, des armateurs se réunissaient pour équiper quelques bateaux et tâcher de s'en emparer ; la guerre de course gardait ainsi toutes les allures de la piraterie locale dont nous avons déjà signalé l'existence.

Avec un pareil système, les abus et les exactions restaient forcément nombreux ; les prescriptions de l'Ordonnance de 1400 pour la réglementation et le contrôle de la course ne purent même les empêcher, car il était très difficile de contrôler cette multitude de petites entreprises isolées et qui n'avaient, le plus souvent, qu'une durée très courte ; les règles de la course étaient donc très souvent violées sans qu'on pût l'empêcher. Il ne fut possible d'assurer l'exécution de ces prescriptions et de les sanctionner efficacement que lorsque la course eut pris plus d'importance, se fit sur des vaisseaux plus puissants, armés par des armateurs riches, connus et solvables. C'est, comme nous le montrerons plus loin, ce qui arriva après la découverte de l'Amérique.

Pendant la période qui nous occupe, la seule fonction vraiment utile des armateurs fut donc de fournir, en cas de besoin, des vaisseaux à l'État et de *suppléer à l'absence de marine de guerre régulière*. Il ne faut pas s'étonner que les États en aient été réduits si longtemps à réclamer pour les guerres maritimes, l'aide de leurs sujets ; en effet « la création d'une flotte nationale était

une bien autre affaire que le rassemblement d'une armée. Avant d'y songer, il fallait que chaque État maritime commençât par se créer des ports militaires, des arsenaux, des chantiers et surtout des finances capables de suffire à la création et à l'entretien d'un matériel naval aussi coûteux qu'improductif (1) ».

(1) Cauchy, *Droit maritime international*.

CHAPITRE III

XVI^e SIÈCLE, — XVII^e SIÈCLE JUSQU' AUX GUERRES
DE LOUIS XIV.

Caractère nouveau que prennent les guerres après la découverte de l'Amérique. — Comment ce changement fut très favorable au développement de la course. — Mesures pour encourager la course. — Leurs conséquences. — La course dans les guerres du XVI^e siècle. — La course au XVII^e siècle jusqu'aux guerres de Louis XIV. — Formation des marines de guerre européennes. — Colbert et la marine française.

Après la découverte de l'Amérique et celle de la route des Indes, le commerce maritime prit un immense essor et les efforts de toutes les nations tendirent à l'accaparer à leur profit ; on chercha donc par tous les moyens à ruiner le commerce des nations rivales et les questions commerciales devinrent prépondérantes. Il s'ensuivit que dans toutes les guerres, même dans celles qui n'avaient pas pour cause une question de rivalité commerciale, le but que l'on s'efforça surtout d'atteindre, ce fut de ruiner le commerce de l'ennemi.

On croyait voir à ce système de multiples avantages d'abord, comme on s'était accoutumé à considérer le commerce maritime comme une source inépuisable de richesses, on espérait, en attaquant l'ennemi de ce côté,

l'affaiblir considérablement et le contraindre à demander grâce. De plus, on espérait accaparer à son profit le commerce qu'on anéantissait ainsi chez son adversaire ; enfin, la richesse des cargaisons et les profits que promettait leur saisie n'étaient pas sans exciter les gouvernements à faire tout leur possible pour s'en emparer ; et cette dernière raison empruntait aux idées économiques de l'époque une singulière force. A ce moment en effet où l'on considérait l'or et l'argent comme les seules richesses véritables, confisquer à son profit les riches cargaisons de l'ennemi, c'était à la fois, croyait-on, ruiner son adversaire et s'enrichir soi-même.

Pour toutes ces raisons, la *ruine du commerce ennemi* devint, dans les guerres maritimes, le *principal objectif* des gouvernements. Pour atteindre ce but, le meilleur instrument dont on put se servir était évidemment la course ; elle était merveilleusement propre à cette guerre qui, pour atteindre au cœur l'État ennemi, devait guetter, poursuivre et capturer sur toutes les mers les navires portant son pavillon et servant au transport de ses marchandises. La marine régulière de l'État, composée de navires plus puissants à la vérité, mais aussi plus lents et en trop petit nombre, n'aurait pu suffire à ce rôle.

Ainsi se trouvent expliqués, et le développement prodigieux que prit alors la course, et les encouragements continuels dont elle fut l'objet. Désormais, la course

sera considérée par l'État, non plus, ainsi que précédemment, comme un moyen de combattre l'ennemi et d'assurer sur mer la *défense nationale*, mais comme une *arme offensive* spéciale, destinée tout à la fois à ruiner le commerce ennemi et par suite à augmenter le commerce national, et à enrichir le pays par le profit des prises.

Un rôle considérable étant ainsi réservé à la course dans les guerres maritimes, les gouvernements durent faire tous leurs efforts pour encourager les corsaires et en augmenter le nombre ; on chercha donc à accroître leurs profits par tous les moyens possibles ; un des moyens employés dans ce but fut de donner aux corsaires le *droit de police des neutres*.

Nous avons vu (v. page 25) que, dans l'origine, les corsaires ne pouvaient attaquer et prendre que les navires ennemis, sans pouvoir jamais s'en prendre aux navires neutres ; la nécessité de favoriser les corsaires et de leur présenter des chances de faire de nombreuses prises sans risques et sans combats fit changer cette règle. On donna désormais aux corsaires le droit de surveiller le commerce neutre et de faire la police de la navigation des nations amies ; en même temps, pour augmenter encore leurs chances de profits, on inventa une foule de causes de confiscation des navires neutres. On prétendit soumettre les neutres à toutes sortes d'obligations nouvelles dont la confiscation était la sanction, et on rendit les corsaires juges de l'exécution de ces obliga-

tions. Dans le même ordre d'idées, on permit de saisir jusque sur les navires neutres les marchandises ennemies et souvent même on alla jusqu'à confisquer les navires neutres qui transportaient des marchandises ennemies.

C'est aussi de cette époque que date la pratique des *blocus fictifs* ou sur le papier. Ils furent employés pour la première fois par les Pays-Bas en 1584 dans leur guerre contre l'Espagne et furent bientôt adoptés également par l'Angleterre et l'Espagne. On déclara coupable de violation de blocus et, par suite, de bonne prise tout bâtiment qui aurait mis à la voile pour un port frappé d'interdit postérieurement à la notification du blocus (*droit de prévention*); de même, tout vaisseau sortant d'un port bloqué fut passible de la saisie jusqu'à son arrivée dans le lieu de sa destination (*droit de suite*).

Ce furent les corsaires qui furent chargés de contrôler les neutres dans tous ces cas; pour leur faciliter la tâche et augmenter encore les chances de saisie, les règles de la visite furent rendues plus rigoureuses: non seulement on donna aux corsaires le droit de vérifier les papiers de bord, mais encore ils purent interroger l'équipage, ils purent procéder à leurs investigations dans tous les endroits du navire, faire ouvrir tous les colis de la cargaison afin de découvrir quelques indices de fraude ou de contrebande. Enfin, quand toutes ces recherches étaient restées infructueuses, le corsaire

pouvait cependant encore arrêter le navire s'il avait des *soupons* sur la sincérité des papiers et de ce qu'il avait vu.

On conçoit facilement combien des attributions si exorbitantes, mises entre les mains des corsaires, devaient entraîner de vexations, de violences et d'injustices à l'égard des neutres. Ce furent en effet ces droits qui furent la cause de la plupart des excès et des abus que l'on a reprochés à la course. Sous prétexte de droit de police, les corsaires purent saisir les navires neutres pour les raisons les plus minimes. D'ailleurs, ils étaient certains, dans le cas où ces saisies ne seraient pas validées, de n'être pas forcés de réparer le dommage ainsi causé par eux, car, pour ne pas les décourager, l'usage s'était introduit de ne jamais les condamner à des dommages et intérêts envers les neutres injustement arrêtés.

Les corsaires purent donc ainsi, avec l'appui de leur gouvernement et la certitude de l'impunité, molester les neutres de mille façons. Ce fut, en somme, aux dépens de ceux-ci, c'est-à-dire de peuples avec lesquels on vivait encore dans une amitié apparente, que les corsaires s'indemnisèrent bien souvent de leurs dépenses d'armement, quand les prises faites sur l'ennemi n'étaient pas assez nombreuses pour payer les frais de la course.

Les gouvernements laissaient d'autant plus volontiers se commettre ces déprédations sur le commerce

neutre, qu'elles servaient à satisfaire la jalousie commerciale qui, nous l'avons vu, était générale à cette époque et « se retrouve au fond de presque toutes les luttes si longues et si acharnées qui eurent lieu entre l'Angleterre, la Hollande, l'Espagne et la France ». La guerre de course, en ruinant le commerce neutre, servait donc les projets des gouvernements qui cherchaient à accaparer chacun à leur profit le commerce maritime : « Les neutres commerçants et navigateurs, continuent pendant la guerre à négocier librement entre eux et avec les deux belligérants ; la sécurité dont ils devraient jouir développe leurs relations et étend leur commerce. D'ailleurs, ils sont forcément appelés à faire les expéditions, les trafics que les nations engagées dans la lutte sont forcées d'abandonner. Ainsi, sans aucune fraude de leur part, sans violer aucun des devoirs de la neutralité, ces peuples voient augmenter leur prospérité et leurs richesses. »

« Cette position, alors même qu'elle est loyalement observée, excite à un très haut point la jalousie de chacun des belligérants, qui, d'ailleurs, cherche à se débarrasser de toute rivalité commerciale, ennemie ou amie, et à détruire toutes les marines sans distinction. Ils savent bien qu'une marine ruinée ou affaiblie ne se renouvelle que très difficilement et toujours très lentement et que, pendant ce temps, la paix étant rétablie, ils pourront étendre et développer leur prospérité commerciale. Les corsaires sont merveilleusement propres à exécuter ces

projets toujours niés, mais toujours exécutés avec la plus grande rigueur (1). »

Cefut pour toutes ces raisons que l'on n'hésita pas, lorsque la course fut devenue un instrument de *guerre commerciale*, à donner aux corsaires la police de la navigation neutre et qu'on fit bon marché des nombreux abus dont cette mesure devait être la cause. Cette transformation ne fut d'ailleurs pas l'objet d'une disposition expresse, elle s'établit plutôt par l'*usage* comme une suite naturelle et forcée du changement de caractère et de but de la course. Cette nouvelle attribution était du reste fort du goût des corsaires dont elle favorisait la rapacité, aussi devint-elle bientôt générale : tous les traités du XVI^e et du XVII^e siècles la reconnaissent et la sanctionnent, ils tracent les règles selon lesquelles elle devra s'exercer.

En même temps qu'on reconnaissait aux corsaires le droit de police des neutres, on cherchait à réglementer la course d'une façon assez étroite et assez efficace pour en faire vraiment un moyen régulier de guerre. Les *édits de 1517, 1543, 1584*, établissaient nettement la nécessité d'une caution juratoire qui fut transformée plus tard en caution pécuniaire par l'*ordonnance de 1674*. Le jugement des prises, d'abord donné à l'amirauté, fut confié au milieu du XVII^e siècle, à un conseil spécial. Enfin, divers édits et ordonnances sur le

(1) Hautefeuille, *Histoire du droit maritime international*, p. 176.

rançonnement, l'obligation d'amener les prises dans le port d'armement, les formalités de la visite, etc. (1), cherchaient à réglementer étroitement la course.

Toutes ces dispositions sur la police de la course, les conditions que doivent remplir les armateurs, les responsabilités et les pénalités qu'ils encourent, auraient pu, en effet, empêcher les abus si elles avaient été strictement appliquées, mais, par la force même des choses, il devait en être autrement.

Les gouvernements étaient, en effet, arrêtés à chaque instant dans leurs bonnes intentions par la peur de voir les armements en course tomber en défaveur ; on créait des garanties, mais avec la crainte que ces garanties n'eussent pour effet de décourager les armateurs. L'histoire de la course se présente ainsi sous un double aspect : d'un côté on édicte une sévère réglementation qui, strictement respectée, aurait dû enlever à la course tous les dangers qu'elle présente ; mais, d'un autre côté, on hésite à appliquer cette réglementation, on y apporte des palliatifs qui lui enlèvent toute son efficacité.

C'est ainsi que l'*édit de 1584*, tout en établissant la responsabilité civile des armateurs, déclare cependant qu'ils seront à l'abri de tout recours pour les déprédations commises par leurs navires, à moins qu'il fût prouvé qu'ils eussent été *présents*, ou *complices* de ces

(1) Sur tous ces points voir plus loin titre II.

déprédations ; et même dans ce cas, leur responsabilité ne devait pas s'étendre au delà de la part de butin par eux reçue. Enfin, en donnant aux corsaires le soin de contrôler les navires neutres et en les armant, sous ce prétexte, de pouvoirs excessifs, on facilitait tellement la fraude et les excès qu'on rendait toute réglementation inefficace et illusoire.

L'action des gouvernements sur la course fut donc toujours timide et incertaine ; partagés entre le désir de réglementer la course et la crainte de la décourager, ils ne purent prendre que des demi-mesures et hésitèrent à faire appliquer les règles qu'ils édictaient ; en même temps, ils conféraient aux corsaires certains droits qui devaient forcément faciliter et perpétuer les abus qu'on cherchait par un autre côté à détruire. Nous reviendrons, quand nous examinerons la légitimité et l'utilité des armements en course, sur cet antagonisme profond qui sépara toujours, d'une façon plus ou moins apparente, la *théorie* et la *pratique* de la course, et nous aurons alors à nous demander s'il ne fut pas le *vice fondamental* de cette institution, celui qui doit la faire condamner.

La course au XVI^e siècle. — Après avoir esquissé les caractères nouveaux de la course et son évolution pendant la période qui nous occupe, nous allons faire l'histoire des applications qu'elle reçut dans les différentes guerres et des services qu'elle put y rendre.

Nous avons fort peu de renseignements sur les corsaires français du XVI^e siècle. Au commencement de ce siècle, dans la guerre que la France soutint contre l'Angleterre, les corsaires français se distinguèrent à plusieurs reprises. Des corsaires de Dieppe et des ports bretons prirent part à la bataille du *cap Saint-Mathieu* livrée aux Anglais le 10 août 1513. Le nombre de prises faites sur les Anglais dans cette guerre paraît avoir été assez considérable, si l'on en juge par les doléances présentées au roi de France par l'ambassadeur d'Angleterre ; il y est relaté notamment que plus de trente navires anglais ont été, en quelques mois, pris et pillés par un seul corsaire : le capitaine Portsmouth.

François I^{er} avait fait de grands efforts pour se créer une marine et il y avait réussi en partie. Mais elle était encore bien insuffisante, et quand il fallait faire un effort sérieux, le roi était encore obligé de s'adresser à des armateurs particuliers pour obtenir des vaisseaux. C'est ainsi que nous avons vu plus haut (page 24) que François I^{er} fut obligé de s'adresser à l'armateur Anglo; de Dieppe, pour équiper une flotte destinée à agir contre l'Angleterre.

Cet Anglo est un des plus célèbres armateurs de cette époque ; il arma en course un grand nombre de vaisseaux. Il organisa même à lui seul une expédition contre le Portugal : les Portugais ayant capturé et pillé un de ses navires, il équipa une flottille qui ravagea toute

la côte du Portugal et vint bloquer Lisbonne ; le gouvernement portugais fut obligé de traiter avec Ango et dut accorder à la ville de Dieppe une forte indemnité. Ango mourut presque ruiné en 1551, son expédition contre le Portugal est restée célèbre ; elle est curieuse en effet, car elle présente bien tous les caractères des guerres privées qui, cependant, étaient abolies depuis longtemps. On y voit, en effet, un État forcé à traiter de puissance à puissance avec un particulier ; on voit par là combien la force maritime des États était encore peu développée à cette époque.

La France, pendant toute la seconde moitié du XVI^e siècle, fut déchirée par les guerres de religion qui absorbèrent toute son activité ; aussi, est-ce hors de notre pays qu'il nous faudra chercher, à cette époque, des applications importantes de la course. Ce fut seulement à ce moment qu'elle perdit le caractère d'entreprises locales et isolées qu'elle avait eu jusqu'alors et qu'elle commença à être pratiquée sur une grande échelle et au moyen d'expéditions importantes et parfois très lointaines.

La guerre que la Hollande soutint contre l'Espagne lorsqu'elle se révolta contre elle et se constitua en État indépendant fut la première où l'on vit des corsaires nombreux et bien armés prendre part à la guerre comme auxiliaires des flottes régulières.

A cette époque, l'Espagne avait une marine très puissante et très bien organisée ; c'était, et de beaucoup,

la première puissance maritime de l'Europe. Quelques sacrifices que la Hollande s'imposât, elle ne pouvait songer à armer des flottes capables de lutter contre les forces espagnoles ; elle fit alors appel aux armateurs particuliers pour ruiner le commerce de l'Espagne.

C'était offrir une riche proie à la cupidité des armateurs, aussi, une nuée de corsaires sortit des ports de la Hollande. Mais bientôt, des abus multiples se produisirent ; non contents de courir sus aux navires espagnols, les corsaires hollandais s'en prirent bientôt aux vaisseaux des nations neutres ; sous le nom de « *gueux de la mer* », ils devinrent la terreur du commerce pacifique et portèrent partout leurs dévastations (1569). Aussi, l'Espagne qui, au début des hostilités, confiante dans la force de sa marine régulière, n'avait pas poussé ses nationaux à armer en course contre les Hollandais, refusa longtemps de reconnaître comme corsaires les navires volontaires de ses adversaires ; elle leur infligeait, lorsqu'ils tombaient entre ses mains, le traitement des pirates. Pour elle, d'ailleurs, les Hollandais n'étaient que des *rebelles* qui n'avaient aucune qualité pour délivrer des lettres de marque.

Cette guerre irrégulière, contre laquelle la marine espagnole ne pouvait rien, causa bientôt un énorme préjudice au commerce de cette nation. Exaspérée de ses pertes, l'Espagne chercha à tourner à son tour contre la Hollande cette arme si redoutable, elle accorda un grand nombre de lettres de marque.

Lorsque la Hollande eut définitivement conquis son indépendance, sa marine, stimulée par les armements en course et les gros profits qu'ils rapportaient, était déjà très florissante ; elle continua à se développer et nous la retrouverons au siècle suivant en lutte avec la France et l'Angleterre.

A l'époque à laquelle nous sommes arrivés (fin du XVI^e siècle) la marine régulière anglaise était encore bien peu considérable : Henri VIII avait encore été réduit maintes fois à lever des vaisseaux de guerre à l'étranger. Elisabeth, la première, chercha à doter l'Angleterre d'une véritable flotte ; cependant, lorsqu'elle se vit en guerre avec l'Espagne et menacée par la fameuse *Armada* de Philippe II, sa marine ne pouvait encore lutter avec celle de son adversaire. Comme la Hollande, l'Angleterre appela alors à son aide des armateurs particuliers ; les corsaires anglais aidèrent puissamment, pendant toute cette guerre, la marine nationale. Ils harcelèrent sans relâche l'immense flotte de Philippe II dont la masse même rendait les mouvements très lents et qui ne pouvait se mettre en garde contre leurs attaques soudaines et sans cesse renouvelées. En même temps, d'autres corsaires anglais entreprenaient de lointaines et importantes expéditions ; ils allaient attaquer l'Espagne à la source même de sa richesse en s'en prenant à l'Amérique espagnole. Quelques-uns de ces corsaires sont restés célèbres : c'est ainsi que Francis Drake, par ses succès contre les villes de l'Amérique du Sud,

contribua pour une large part à la ruine du commerce espagnol. D'autres expéditions, armées par des particuliers, étaient dirigées contre les villes mêmes de l'Espagne. En 1596, une flotte de 170 voiles, parmi lesquelles on comptait seulement 17 vaisseaux de la marine régulière, attaqua et prit Cadix, et détruisit une flotte qui s'y préparait pour une descente en Angleterre.

La course au XVII^e siècle. — Dans les deux guerres qui viennent de nous occuper, nous avons vu, à côté d'expéditions purement particulières, la course employée encore par l'État pour renforcer ou même *remplacer* les escadres régulières. Pendant le XVII^e siècle, auquel nous arrivons maintenant, la guerre d'escadre se sépara au contraire nettement de la guerre de course; le changement n'était d'ailleurs devenu possible que parce que les États étaient enfin parvenus à se créer des *forces maritimes permanentes*. Nous allons donc passer rapidement en revue les marines des principaux États de l'Europe au commencement des guerres du règne de Louis XIV, guerres qui, comme nous le verrons plus loin, ont marqué l'apogée de la course, surtout en France.

La marine *anglaise*, nous l'avons vu, était encore fort imparfaite à la fin du XVI^e siècle, mais elle se développa rapidement et devint bientôt formidable. Cette évolution avait commencé sous Jacques I^{er}, mais ce fut surtout Charles I^{er} qui, en établissant en 1634 une taxe spéciale pour la marine (*ship money*), contribua à son

agrandissement. Dans la guerre déclarée par Cromwell à la Hollande en 1652, nous voyons aux prises des flottes fortes de 60 et 80 vaisseaux. La flotte anglaise augmenta encore sous le règne de Jacques II ; elle compta jusqu'à 173 vaisseaux de ligne, montés par 43.000 hommes d'équipage.

Lorsque la *Hollande* eut conquis son indépendance, sa marine de guerre prit aussi un rapide essor. Au milieu du XVII^e siècle, elle était assez puissante pour se mesurer avec la marine anglaise. En 1672, elle soutint sans désavantage la lutte contre les marines réunies de France et d'Angleterre, alors les plus puissantes de l'Europe.

Le désastre de l'Armada ainsi que la perte des Provinces-Unies avaient porté un funeste coup à la marine *espagnole* si florissante au XVI^e siècle ; elle était tombée à un tel point qu'elle ne pouvait même plus fournir d'escorte aux galions du nouveau monde ou de croisières contre les pirates. La marine espagnole resta dans cet état de délabrement pendant tout le XVII^e siècle ; elle ne se releva que quand, après le traité d'Utrecht, Philippe V fut définitivement reconnu comme roi d'Espagne ; mais elle ne reprit jamais, dans les marines de l'Europe, le rang qu'elle avait eu aux jours de son apogée.

Nous arrivons à la marine *française*. Au commencement du XVII^e siècle, la France, meurtrie par de longues luttes intestines, n'avait pas de marine permanente

alors que celles d'Angleterre et de Hollande étaient déjà en plein développement. Henri IV, qui se proposait de doter la France d'une marine digne d'elle, n'eut pas le temps de réaliser son projet. C'est seulement sous Louis XIII, lors du siège de la Rochelle, que l'on commença à se préoccuper de la marine ; Richelieu fit construire un certain nombre de vaisseaux. Mais la France n'avait pas encore de chantiers et d'arsenaux capables d'alimenter une flotte importante, aussi, Mazarin se vit-il contraint, à plusieurs reprises, d'acheter des vaisseaux aux Hollandais.

En 1635 commença entre la France et l'Espagne la longue guerre, qui devait se terminer en 1660 par le mariage de Louis XIV avec l'infante Marie-Thérèse. La France n'avait pas, à ce moment, de vaisseaux capables de lutter avec la marine espagnole qui, cependant, nous l'avons vu, était à ce moment complètement désorganisée. Richelieu chercha alors à improviser quelques forces maritimes, mais nos arsenaux et nos ports étaient encore si mal outillés et si rudimentaires qu'il se vit aux prises avec de grandes difficultés. Le recrutement des équipages, notamment, fut fort difficile. L'inscription maritime n'existait pas encore (elle fut établie par Colbert) et l'on dut recourir, pour se procurer des matelots et des canonniers, à des moyens extrêmes. C'est ainsi qu'un *édit* de Louis XIII du 23 décembre 1641 fit :
« deffance à tout capitaines, maîtres, patrons de navires et autres personnes de mettre hors des ports de ce

royaume aucun vaisseau et aux matelots et canonniers de s'y embarquer, qu'au préalable les vaisseaux de sa Majesté ne soient fournis d'hommes requis pour leurs équipages, sous peine de vye. Et enjoit très expressément sadite Majesté à tous les maires, échevins, consuls et communautés des villes sizes le long des côtes de la mer de faire rechercher les matelots et canonniers de vaisseaux qui sont dans l'étendue desdits lieux et en délivrer et mettre ès-mains des procureurs de sa Majesté les noms, surnoms et demeures ».

Malgré édits et déclarations, les levées de matelots restèrent très difficiles. On voit par là combien étaient encore précaires les ressources maritimes de la France.

Il y a peu de choses à dire sur la course pendant cette guerre.

Un certain nombre de corsaires espagnols croisèrent sur nos côtes et bloquèrent notamment l'embouchure de la Gironde et de la Loire, mais ce n'étaient guère que de simples barques, montées par un très faible équipage, et qui n'étaient redoutables que pour les barques de pêche et de cabotage qu'ils poursuivaient parfois jusque dans nos fleuves. Il en était de même des quelques corsaires qui furent armés en France pendant cette guerre et qui sortaient presque tous des ports de la Bretagne, ce n'étaient guère que des chaloupes incapables de s'éloigner de leur port d'attache. Leur rôle se borna le plus souvent à protéger nos côtes contre les barques espagnoles. La course ne joua donc dans cette guerre

qu'un rôle très effacé et tout accessoire ; il n'y eut d'ailleurs sur mer aucune action importante et cela s'explique assez par l'état précaire de la marine des deux adversaires.

A la mort de Mazarin (1661) la marine française était donc encore insignifiante. C'est alors que Louis XIV, qui voulait avoir une flotte capable de soutenir ses ambitieux projets, entreprit de créer de toutes pièces une marine militaire, ainsi que les ports et arsenaux qui lui sont indispensables. Ce fut Colbert qui accomplit cette tâche et il y réussit au delà de toute espérance. En deux années il avait fait construire et armer *soixante* vaisseaux, et ce nombre alla sans cesse en croissant.

L'extension que prit la marine sous son ministère est à peine croyable. Il résulte de renseignements contenus dans l'agenda de marine de Colbert que, lorsqu'il entra au ministère en 1661, la marine du roi ne comptait que 30 vaisseaux dont seulement 18 vaisseaux de ligne ; à la mort de Colbert en 1683, la marine comptait 176 vaisseaux, 68 vaisseaux en construction et 32 galères, en tout 276 navires, armés de 7623 canons. 166.000 hommes étaient inscrits sur les registres de l'inscription maritime. D'après le même inventaire, on voit que les approvisionnements des ports et des arsenaux étaient également très considérables.

Voici ce qu'écrivit David Hume sur l'année 1875 : « La France qui douze ans auparavant avait à peine un vaisseau de guerre dans ses ports était parvenue, à force de

constance et de politique, à se voir (plus à la vérité dans son état actuel que dans ses ressources) la première puissance maritime de l'Europe (1). »

Enfin, en 1684, Colbert couronna son œuvre par la publication de la célèbre *Ordonnance sur la marine* qui vint réglementer tout ce qui a trait à la marine ainsi que la course. Nous aurons à citer souvent cette ordonnance quand nous étudierons la réglementation de la course.

(1) Hume, *Histoire d'Angleterre*, trad. française. Paris, Didot, t. X, p. 28.

CHAPITRE IV

GUERRES DE LOUIS XIV.

Caractères de la course à cette époque. — Guerre de Hollande. — Guerre de la Ligue d'Augsbourg ; Jean Bart. — Guerre de la succession d'Espagne ; Duguay-Trouin, Cassard, Vié, etc. — Résultats de la course dans ces guerres.

Nous venons d'examiner l'état des marines européennes au début de la longue série des guerres maritimes qui allaient se dérouler jusqu'à la fin du règne de Louis XIV. Désormais, disposant de pareilles forces, les puissances vont pouvoir lutter sur mer sans avoir besoin de faire appel, pour compléter leurs escadres, à leurs armateurs particuliers. Dorénavant donc, la course va rester à peu près indépendante de la grande guerre maritime, de la *guerre d'escadres* ; elle sera uniquement chargée de faire, contre le commerce de l'ennemi, une guerre de poursuites et de croisières qui lui sera spéciale, pendant que les escadres régulières livreront les batailles rangées. Ce rôle, d'ailleurs, était celui qui convenait le mieux aux corsaires parce que c'était celui où ils pouvaient faire les plus grands bénéfices ; aussi, à aucune époque la course ne fut-elle plus en honneur et plus pratiquée.

On chercha d'ailleurs à l'encourager par tous les moyens. On était plus que jamais convaincu, en effet, que le but qu'il fallait poursuivre avant tout dans la guerre maritime, c'était la ruine du commerce de l'ennemi. Aussi s'employa-t-on de toutes façons à encourager la course, même à des époques où, la marine régulière étant très prospère, on aurait semblé pouvoir se passer des services des armateurs particuliers.

Nous avons enfin une dernière remarque à faire : pendant le règne de Louis XIV, la marine française, d'abord très florissante, entra, après de graves revers, dans une période de décadence qui se continua jusqu'à la fin du règne, si bien qu'en définitive, Louis XIV ne laissa à la France qu'une marine à peine supérieure à celle qu'elle possédait au commencement de son règne. Or, nous verrons, à mesure que la marine régulière s'affaiblira, l'État faire de nouveau appel aux armateurs particuliers pour suppléer à son insuffisance, comme cela se pratiquait au XV^e siècle. De là ces nombreux *prêts de vaisseaux* faits par le gouvernement aux armateurs moyennant certaines conditions et pour *certaines buts déterminés*, prêts qui se multiplieront de plus en plus à mesure que la marine royale deviendra moins capable de défendre sur mer les intérêts de la France. Vers la fin du règne, lorsque le rôle de la marine régulière sera devenu insignifiant, nous aurons à relater de véritables *campagnes* entreprises ainsi par des particuliers de *compte à demi* avec l'État.

Guerre de Hollande. — Lorsqu'en 1672 Louis XIV déclara la guerre à la Hollande, la France possédait, grâce aux efforts de Colbert, une marine puissante. Pendant que nos escadres régulières se mesuraient avec la marine hollandaise, un grand nombre de corsaires, sortis de nos ports, entreprenaient contre le commerce de nos adversaires d'importantes et fructueuses croisières. La course prit alors en France un essor général qu'elle n'avait pas connu encore ; cette ardeur s'explique d'ailleurs facilement : les armements en course promettaient en effet des bénéfices exceptionnels, ils allaient s'attaquer au commerce le plus florissant du monde, à ces riches armateurs dont les vaisseaux sillonnaient toutes les mers et qui étaient, comme on l'a dit, les *voituriers du commerce maritime* de tous les peuples.

Rien, plus que cette perspective de profits énormes, n'était capable de stimuler l'ardeur des armateurs ; aussi de toutes parts des corsaires s'équipèrent. On apporta à l'armement des vaisseaux destinés à la course un soin tout nouveau ; on ne craignit plus de faire, pour l'armement, des avances considérables, persuadé qu'on était d'en être indemnisé par des prises riches et nombreuses. Ce ne fut plus sur de simples embarcations, équipées à la hâte, que montèrent les corsaires, mais bien sur des navires considérables, puissamment armés, et montés par un équipage de choix.

C'est pendant cette guerre que l'un de nos corsaires

les plus illustres, le célèbre *Jean Bart* du port de Dunkerque, fit ses premières croisières. D'après le registre du conseil des prises, Jean Bart, en quatre années (de 1674 à 1678), fit sur nos adversaires 52 prises. Le port de Dunkerque se distingua d'ailleurs à ce moment par le nombre et les exploits de ses corsaires. Quoique tout jeune encore, Jean Bart prit bientôt, sur les armateurs et capitaines de ce port, une autorité et une influence considérables, ainsi que le montre le fait suivant :

Colbert fut frappé des succès de nos corsaires et des pertes qu'ils causaient aux Hollandais. Toujours attentif à tout ce qui pouvait contribuer à la grandeur maritime de la France, il conçut en 1672 le projet de réunir, en une sorte d'*escadre volante*, les navires corsaires qui, jusque-là, avaient agi isolément et pour leur compte particulier. Il espérait ainsi pouvoir régulariser et discipliner la course, dont les allures indépendantes n'étaient pas sans avoir de grands inconvénients ; de plus, en réunissant et en mettant dans une seule main les forces, jusque-là éparses, des corsaires, on les mettait à même d'entreprendre des expéditions plus importantes et d'exécuter des entreprises d'une plus vaste conception et d'une utilité plus haute.

Pour mettre à exécution ce projet, Colbert jeta les yeux sur le port où les armements étaient le plus actifs et que son voisinage de l'ennemi rendait plus redoutable, c'est-à-dire sur Dunkerque. C'est à Jean Bart qu'il avait l'intention de confier le commandement de la flot-

tille ainsi formée, son intrépidité et l'influence qu'il exerçait sur les autres corsaires devant faciliter leur accord et le faire facilement obéir de tous.

Colbert demanda donc à l'intendant de la marine de Dunkerque la liste des capitaines corsaires de ce port. D'après le relevé qu'envoya cet intendant, il y avait à ce moment à Dunkerque 33 capitaines corsaires et 27 navires, de diverse importance, armés pour la course. Le projet de Colbert fut d'ailleurs mal accueilli des armateurs et ne put être mis à exécution. La cause paraît en être la crainte qu'avaient les corsaires de voir le roi s'immiscer dans leurs expéditions et de perdre ainsi l'indépendance et la liberté d'allure qui leur permettaient de faire, au moyen d'actes plus ou moins licites, des profits exceptionnels. Dans un mémoire de l'Intendant il est dit, en effet, que « les armateurs et matelots se
« défient toujours des engagements au service de Sa
« Majesté ; qu'ils sont trop nombreux pour s'entendre,
« et que d'ailleurs ils n'accepteraient pas ce projet,
« *sentant bien qu'ils n'auraient plus autant de liberté*
« *dans la course ainsi régularisée, et ne pourraient plus*
« *faire d'affaires aussi fructueuses* ».

Il ne faut pas perdre de vue que les armateurs n'étaient, en somme, que des *commerçants* et que, par suite, ils faisaient passer avant toute autre considération les intérêts de leurs affaires. Il est donc tout naturel qu'ils aient été peu désireux de se mettre en quelque sorte au service de l'État qui aurait pu ainsi contrôler étroite-

ment leurs actes et n'aurait pas manqué de les employer à des entreprises plus glorieuses et plus utiles peut-être que leurs croisières, mais à coup sûr moins fructueuses.

Lorsque la France, après le désastre de la Hougue, se vit réduite à faire la guerre de course, le projet de Colbert fut mis à exécution par Jean Bart lui-même, mais dans des conditions différentes. Ce ne fut plus, en effet, d'une flottille de corsaires que Jean Bart prit le commandement, mais d'une sorte d'escadre légère, formée de vaisseaux *prêtés par l'État* et armés spécialement pour la course. L'État pouvait évidemment dicter ses volontés à une escadre ainsi composée et lui imposer une mission sans se heurter aux difficultés dont nous avons parlé plus haut.

En 1678, fut signée la paix de *Nimègue* qui mit fin à la guerre de Hollande. Comme nous l'avons vu, la course avait pris en France pendant cette guerre un essor tout nouveau ; mais malgré leur nombre et leurs succès, nos corsaires ne semblent pas avoir influé beaucoup sur le résultat de la lutte. D'ailleurs, c'était la marine régulière qui avait joué sur mer le rôle de beaucoup le plus important. C'est à ce moment que Duquesne accomplissait sa fameuse campagne contre le célèbre Ruyter et gagnait contre lui trois batailles navales. La marine française, qui venait seulement de naître, était arrivée d'emblée à l'apogée de sa puissance.

Lorsque Colbert mourut en 1681, son fils, le marquis de Seignelay lui succéda au ministère de la marine dont

il s'occupait d'ailleurs, depuis plusieurs années déjà. La France resta alors en paix jusqu'au moment où se forma contre elle la ligue d'Augsbourg. Il n'y a à signaler, durant cette période, que des armements contre les *corsaires barbaresques* et diverses expéditions qui furent dirigées contre ces mêmes corsaires, nous y reviendrons dans le *chapitre VII* de ce titre. Ce fut également à cette époque qu'eut lieu le bombardement de Gènes.

Guerre de la ligue d'Augsbourg. — En 1686, l'Empire, l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre se coalisèrent contre la France, ce qui amena la guerre dite de la ligue d'Augsbourg, dans laquelle nous allons voir la course jouer un rôle important. En 1688, la guerre, quoique non encore déclarée, était imminente ; de tous côtés des navires s'armèrent en vue de la course. Les bénéfices qu'elle avait rapportés dans la précédente guerre l'avaient mise fort en honneur ; les plus grands personnages n'hésitaient pas à s'intéresser dans des armements en course. C'est ainsi que Seignelay lui-même et Louvois armèrent un corsaire dont ils donnèrent le commandement à Jean Bart (1).

(1) Après la paix de Nimègue, Jean Bart avait été sollicité de prendre du service dans la marine royale ; il avait accepté, à la condition qu'on lui donnerait le commandement d'un navire, car il avait déclaré ne pas vouloir servir en second. En 1681 Colbert lui donna deux frégates, il n'était alors cependant que lieutenant de vaisseau. Il accomplit diverses croisières sur les vaisseaux du roi, fit plusieurs voyages commerciaux et fut fait en 1686 capitaine de frégate.

Ici se place un fait curieux à signaler, car il montre combien, à cette époque encore, les corsaires et parfois le gouvernement lui-même faisaient bon marché des règles les plus élémentaires de la course et du *droit international*. Avec le vaisseau dont Seignelay et Louvois lui avaient donné le commandement, Jean Bart s'empara d'un vaisseau hollandais, le *Cheval marin*, bien que la guerre n'eût pas encore été déclarée à la Hollande. Cette prise faite en temps de paix, n'était évidemment qu'un acte de piraterie, elle fut déclarée bonne car, paraît-il, le roi avait donné des instructions spéciales sur ce point au conseil de prises.

Voici ce que dit le procès-verbal à ce sujet : « Sa Majesté aurait ordonné que lesdites procédures seraient distribuées à chacun des commissaires par elle nommés par arrêt du conseil du 20 octobre dernier, pour, à leur rapport, être fait droit conformément à l'ordonnance de la marine de 1681 et lesdites prises adjudgées en cas que les vaisseaux appartenissent à des Hollandais, de même que s'il y avait eu déclaration de guerre faite par Sa Majesté aux États généraux des Provinces Unies avec les formalités ordinaires. »

Cette disposition n'est qu'une violation flagrante du *droit des gens*. Elle avait été prise par Louis XIV en manière de représailles contre la Hollande. Ce n'est d'ailleurs pas le seul exemple de ce genre que nous offre l'histoire : au siècle suivant nous aurons à signaler bien d'autres injustices, plus criantes encore, commises par l'Angleterre.

Pendant les premières années de la lutte, les corsaires firent une rude guerre au commerce espagnol, anglais et hollandais, et leurs croisières furent très fructueuses. Ce qui le prouve assez, c'est que Seignelay augmenta de plus en plus les intérêts qu'il avait dans les armements.

Pontchartrain avait remplacé, en 1689, Seignelay au ministère de la marine. Lorsqu'en 1692 le désastre de *la Hougue* eut considérablement affaibli la marine régulière, Pontchartrain tourna tous ses efforts du côté de la course dont il était d'ailleurs très partisan ; il réduisit le plus possible la guerre d'escadre ; notre marine, d'ailleurs, après les pertes qu'elle avait subies, n'était plus guère en état de la soutenir avec succès. Ce fut lui qui inaugura et généralisa les *prêts de vaisseaux* de l'État à des armateurs auxquels on recourut si souvent ensuite. Les conditions de ces prêts étaient fort avantageuses : le roi fournissait les vaisseaux tout armés et payait les officiers, il n'exigeait que le $\frac{1}{4}$ des prises, tous frais déduits, et consentait que le $\frac{1}{10}$ dû aux équipages fût prélevé avant le $\frac{1}{4}$ qui lui revenait. Cette mesure s'appliquait à toute somme au-dessus de un million ; au-dessus, l'équipage avait le $\frac{1}{30}$.

Enfin, pour mettre la course encore plus en honneur, Pontchartrain fit dire aux capitaines corsaires qu'il les considérait comme s'ils étaient au service du roi, et il ordonna que, dans le cas où des corsaires et des vaisseaux de l'État seraient réunis pour une expé-

dition commune, les plus anciens de ces capitaines commanderaient à ceux de la marine royale qui seraient d'un grade plus récent. Cette disposition était certainement excessive, car nombre de capitaines corsaires étaient assez peu dignes des honneurs qu'on leur accordait ainsi ; et on semblait, par ces mesures, légitimer d'avance, en quelque sorte, les excès qu'ils pouvaient commettre.

L'État, manquant de ressources pour entretenir une marine suffisante, persuadé de plus que la course lui serait bien plus utile que la guerre d'escadre, s'était fait, en quelque sorte, armateur de compte à demi avec des particuliers, il stimulait les armateurs, leur fournissait des *renseignements* sur les prises à faire, sur le passage des riches convois dont ils pouvaient s'emparer, protégeait de tout son pouvoir ceux de nos corsaires qui avaient été faits prisonniers par l'ennemi.

Après le désastre de la Hougue, Jean Bart, reprenant les idées de Colbert sur la création d'une *escadre de course*, avait décidé Pontchartrain à former une division, composée de frégates légères, d'une marche supérieure, montées par un équipage nombreux et aguerri, et destinée à s'attaquer au commerce des Hollandais et des Anglais. Ce fut dans la réalisation de cette idée féconde, que Jean Bart parvint à l'apogée de sa renommée, et déploya les brillantes ressources de son habileté et de son audace. En 1693 il force la sortie du port de Dunkerque, malgré le blocus des marines ennemies

qui fermaient tous nos ports, il fait sur les Anglais et les Hollandais un nombre incalculable de prises et accomplit même une descente heureuse en Angleterre. Les *instructions* qu'il reçut au mois de septembre de l'année 1693, lui enjoignaient : de faire entrer à tout prix du blé dans nos ports (par suite du blocus, la disette menaçait la France) ; de s'efforcer de ruiner le commerce anglais et hollandais, surtout les vaisseaux qui font la pêche autour de l'Angleterre et les baleiniers ; il devait aussi brûler les engins de pêche et les vaisseaux à cargaison peu précieuse, et amener les autres en France, et, si cela était impossible, en Norwège.

Jean Bart remplit exactement cette mission difficile : il fit entrer en France, malgré le blocus de nos ports, de grandes quantités de blé qui firent baisser considérablement les prix ; il livra le 29 juin 1694 un combat heureux contre une flotte hollandaise ; il devint la terreur du commerce hollandais qui n'osait plus expédier un seul vaisseau (Voir la *Gazette de Hollande* du 18 nov. 1694). Le 17 juin 1696, il remporte encore un brillant avantage sur une flotte hollandaise supérieure en nombre. Enfin, en 1797 en récompense de ses nombreux faits d'armes, il fut nommé chef d'escadre (1).

Pendant que Jean Bart terminait ainsi glorieusement sa carrière en rendant à la France de signalés services,

(1) Lors de la guerre de la succession d'Espagne, Jean Bart reprit la course et fit quelques croisières dans le Nord ; il mourut le 27 avril 1702 au retour d'une de ces croisières.

d'autres corsaires, quelques-uns fort célèbres, se distinguaient sur les mers. *Duguay-Trouin* notamment qui avait fait ses débuts au commencement de la guerre, commençait sa glorieuse et longue carrière.

Il était né à Saint-Malo le 10 juin 1673 d'une famille de négociants et d'armateurs. Son père, dit-il en ses *Mémoires*, « commandait des vaisseaux armés tantôt en guerre, tantôt en marchandises, selon les différentes conjonctures ». Il s'embarqua en 1689 et fit plusieurs croisières sur des vaisseaux armés par sa famille, d'abord comme volontaire, puis comme capitaine ; il commandait en chef avant l'âge de 20 ans. Il commença alors à faire la course sur des vaisseaux de la marine royale. Il faut remarquer, d'ailleurs, que *Duguay-Trouin* fit la plupart de ses croisières et expéditions sur des navires ainsi prêtés par le roi ; il armait ces navires à ses frais ou les faisait armer par des sociétés d'armateurs, il y joignait parfois des navires lui appartenant. C'est grâce à ce système de prêts de navires par l'État, auquel se joignaient souvent des prêts de troupes, que furent rendues possibles les expéditions importantes qu'entreprirent les corsaires à la fin de la guerre qui nous occupe et surtout, comme nous le verrons, pendant la guerre de la succession d'Espagne.

En 1694, *Duguay-Trouin* fut fait prisonnier par les Anglais après un combat héroïque ; il s'échappa bientôt d'Angleterre et revint en France sur une petite barque. Il continua jusqu'à la fin de la guerre ses croisières au

cours desquelles il accomplit de nombreux faits d'armes : c'est ainsi qu'en 1696, il livra un combat heureux contre trois gros vaisseaux hollandais, avec trois vaisseaux de la marine royale, que lui avait confiés l'intendant de la marine de Brest. Ses expéditions furent d'ailleurs fructueuses, car il dit que telles de ces croisières lui rapportèrent 20 pour un de bénéfices. Lors du traité de *Ryswick*, Duguay-Trouin était capitaine de frégate ; nous allons le voir bientôt, dans la *guerre de la succession d'Espagne*, continuer le cours de ses exploits.

Duguay-Trouin a laissé des *Mémoires* sur ses campagnes, ces mémoires ne sont guère qu'un long récit de prises, d'abordages et de batailles ; on y trouve cependant quelques renseignements intéressants sur la manière dont se pratiquait la course et quelques aveux significatifs, surtout venant d'un corsaire qui compte parmi nos plus glorieux. Il raconte qu'ayant arboré le pavillon anglais pour pouvoir se rapprocher de l'ennemi, il ne se fit pas faute de commencer le combat sous faux pavillon, au mépris des règles reconnues de tous ; en 1693 il laisse volontairement piller une prise pour récompenser son équipage de s'être montré patient et d'avoir prolongé la croisière au delà du temps convenu. Duguay-Trouin n'était cependant pas partisan du pillage et il se plaint à plusieurs reprises dans ses mémoires de ce qu'il est souvent *impuissant à l'empêcher* et à retenir ses équipages ; ceux-ci, dit-il, par leur indiscipline et

leur cupidité, lui firent souvent manquer de magnifiques occasions et laissèrent échapper de riches proies.

Ces aveux, ces plaintes sont caractéristiques : si Duguay-Trouin lui-même, malgré sa renommée de patriotisme et d'honnêteté et l'autorité que donne la gloire, se vit souvent impuissant à empêcher le pillage des prises et les excès de son équipage, s'il se laisse parfois aller à enfreindre les règles de la guerre et à user de ruses défendues, que devait-il donc se passer sur les petits navires corsaires dont les capitaines n'étaient souvent guère plus instruits ni moins grossiers que leurs matelots. A quels excès, à quels sévices devaient être portés ces hommes, sans contrôle au milieu de l'Océan ?

Les armements en course restèrent très nombreux jusqu'à la signature de la paix de *Ryswick*. En 1797, malgré les approches de la paix, ils continuaient toujours. Ils augmentèrent même d'importance parce que, les flottes régulières ayant été décimées, leurs débris furent confiés à de hardis corsaires qui purent ainsi organiser, de compte à demi avec l'État, des expéditions qui sortent vraiment du domaine de la simple course et qui sont de véritables campagnes.

La plus célèbre et la plus importante fut *l'expédition contre Carthagène* commandée par M. de Pointis. Avec 12 vaisseaux et 2000 soldats que lui avait prêtés le roi, et auxquels il adjoignit un certain nombre de flibustiers des Antilles, alors à l'apogée de leur puissance, Pointis assiégea et prit Carthagène, place très importante et

très riche. Il la soumit à une contribution de guerre ; mais, et cela montre une fois de plus tous les inconvénients de ces expéditions irrégulières, il fut impuissant, quand le traité de rançon eut été signé, à empêcher le pillage de la ville ; les flibustiers, notamment, commirent mille violences et, pour se débarrasser d'eux, les Espagnols durent payer une seconde indemnité.

Vers le même moment, M. d'Iberville s'emparait au Canada du fort Nelson appartenant aux Anglais ; M. de Nesmond organisait une forte croisière et s'emparait d'un convoi considérable.

Ces succès partiels, obtenus immédiatement avant la paix de *Ryswick*, et, d'une façon générale, la course si florissante pendant cette guerre, eurent-ils sur ce traité une influence quelconque ? Il est fort difficile de le dire, car les éléments d'appréciation manquent et, dans la guerre de la ligue d'Augsbourg comme dans la guerre précédente, les événements de la lutte continentale eurent une influence prépondérante. Il est indéniable cependant que les expéditions de Jean Bart furent fort utiles à la France qu'elles sauvèrent de la disette.

La course eut aussi quelques avantages indirects ; nos corsaires portèrent sur les mers le pavillon français que notre marine régulière ne pouvait plus y soutenir, les armements en course occupèrent l'activité de nos marins et de nos armateurs, qui ne pouvait plus se tourner vers le commerce interrompu par la guerre ; ils développèrent leur esprit d'initiative. La prospérité de cer-

tains de nos ports date de cette époque ; pour Nantes notamment, un mémoire qui fut publié plus tard, en 1720, constate que son commerce a bien augmenté, grâce à la course : « Les prises faites sur les ennemis de l'État ont fourni des lumières aux négociants parmi lesquels il s'en est trouvé qui ont eu de l'émulation et ont poussé leurs entreprises plus loin qu'ils n'avaient coutume de le faire. De sorte que le commerce s'est beaucoup augmenté et s'étend à toutes choses. »

Quant aux dommages causés au commerce ennemi par les corsaires, ils furent bien considérables (1), mais la question est de savoir si des ruines commerciales, des entraves au commerce, sont suffisantes pour mettre une nation dans un état marqué d'infériorité et la forcer à demander la paix. On le croyait à cette époque et on le crut longtemps encore après, on est moins affirmatif aujourd'hui ; nous reviendrons sur cette question.

Guerre de la succession d'Espagne. — En 1702, la République des sept provinces unies, l'Angleterre et l'Empire déclarèrent simultanément la guerre à la France qui vit ainsi réunies contre elle les plus puissantes marines. Cette guerre fut surtout créée et entre-

(1) D'après Sainte-Croix (V. *Hist. des progrès de la puissance navale de l'Angleterre*, t. II, p. 15) 4.200 bâtiments de commerce anglais évalués avec leurs cargaisons à 750 millions de livres tournois auraient été capturés par nos corsaires ; à cette époque, l'importance totale de la navigation maritime de l'Angleterre ne s'élevait encore qu'à 300.000 tonnes.

tenue par l'Angleterre qui fut l'âme de la ligue contre la France ; elle sut d'ailleurs se faire amplement dédommager : profitant des hostilités, elle s'empara en 1704 de Gibraltar et en 1708 de Minorque.

La France fit d'abord de grands efforts pour mettre sa marine, qui, nous l'avons vu, avait été décimée dans la guerre précédente, en état de lutter avec ses adversaires. Il n'y eut pas, au début, de grandes batailles navales, mais de simples escarmouches. *Forbin* organisa avec les vaisseaux du roi des croisières où furent faites un assez grand nombre de prises. On chercha, en même temps, à encourager la course ; il n'y avait pour cela qu'un moyen, c'était d'en augmenter les profits, car les armateurs se montraient, comme ils l'ont toujours fait d'ailleurs, beaucoup plus commerçants que patriotes, et plus soucieux de leurs gains que de l'utilité de la défense nationale. C'est ainsi que, les armateurs de Dunkerque s'étant plaints de ce que les capitaines des vaisseaux du roi les forçaient souvent de se joindre à eux pour opérer contre l'ennemi, ce qui les obligeait de perdre le fruit de leurs courses, le roi défendit à ses officiers d'en user ainsi à l'avenir. Il fut décidé en même temps que tout vaisseau qui se trouverait à la vue d'une prise et qui, par conséquent, aurait pu y contribuer par sa présence, serait admis au partage de cette prise à proportion de la force de son équipage et du nombre de ses canons.

L'année 1704 vit la dernière grande bataille navale

du règne de Louis XIV, ce fut la bataille de *Malaga*, livrée par le comte de Toulouse à la flotte anglaise. La flotte française eut l'avantage, mais sa victoire resta stérile et n'eut aucune conséquence heureuse. Aussi, le roi se laissa-t-il facilement persuader par M. de Pontchartrain, qui était ennemi de la guerre d'escadre, qu'il était bien inutile de continuer à faire de grands efforts et de grands sacrifices, très lourds aux finances obérées de l'État, pour prolonger sur mer une guerre régulière qui, même heureuse, donnait si peu de résultats, et qu'il serait bien plus avantageux et moins coûteux pour le gouvernement de reprendre la guerre de course, telle qu'elle avait déjà été pratiquée dans la précédente campagne.

On cessa donc tout armement maritime régulier, on désarma les gros vaisseaux, et on confia les meilleurs voiliers de la marine à des particuliers, pour courir sus au commerce ennemi et tâcher, notamment, de s'emparer des riches convois revenant de l'Amérique ou des Indes. Grâce au $\frac{1}{5}$ que le roi prélevait sur ces prises, on espérait, par ce système, faire rentrer un peu d'argent dans les caisses vides de l'État.

On permit aussi aux étrangers de s'intéresser, jusqu'à concurrence de $\frac{1}{3}$, dans des armements en course français ; de même les corsaires français purent enrôler des matelots étrangers jusqu'à concurrence de $\frac{1}{3}$ de leur équipage.

Mais quelque désir qu'on eut d'encourager les arma-

teurs, il fallut apporter à leur avidité quelques tempéraments. Bien qu'on fût en guerre avec les Hollandais, notre commerce avait tellement besoin du concours de leur marine marchande, qu'on dut leur accorder des *passports* pour leur permettre de venir dans nos ports. Cette mesure était nécessitée par un intérêt supérieur et primordial et, cependant, elle fut l'objet de vives protestations de la part des armateurs. Ils prétendirent que la course devenait impossible parce qu'ils ne rencontraient plus que des navires portant pavillon hollandais et munis de passeports qu'ils devaient respecter ; les ennemis, en effet, usant de ruse s'étaient empressés de couvrir leurs navires par le pavillon hollandais et de les munir de faux passeports. Il fallut donc, sous peine de voir les armateurs cesser la course, et au risque de nuire gravement à notre industrie et à notre commerce, réduire considérablement le système des passeports. On n'en accorda plus que pour quelques ports de France, pour une route désignée et moyennant caution, de sorte que, lorsque nos armateurs rencontraient un de ces bâtiments munis de ces passeports et faisant une autre route que celle qui leur était désignée, ils pouvaient en effectuer la saisie.

Les ennemis, d'ailleurs, tournèrent bientôt contre nous l'arme que nous employions contre eux, ils armèrent, surtout les Anglais, de nombreux corsaires. Un grand nombre de nos navires marchands tombèrent entre leurs mains. En la seule année 1703, sur 121 bâ-

timents partis de Nantes, 23 furent pris par l'ennemi. De plus, comme nous n'avions plus de marine pour garder nos côtes, elles furent bientôt infestées de corsaires ennemis ; on obligea les négociants à armer des vaisseaux pour défendre le littoral et, pour couvrir leurs frais d'armement, on leur permit de lever un *droit de tonnage*. On arma à Brest de petits navires pour poursuivre les corsaires de Jersey et de Guernesey qui, montés souvent sur de simples barques, commettaient mille rapines dans leurs parages. Ainsi l'État, impuissant à assurer la protection de nos côtes, s'était vu forcé de confier ce soin à des particuliers et de leur donner, en même temps, comme dédommagement, le droit de lever un véritable *impôt*. On voit par là à quel degré de misère et de faiblesse était tombée la marine régulière, si puissante sous Colbert.

Nous avons donc à faire, pour la guerre de la succession d'Espagne, la même remarque que pour la fin de la guerre de la ligue d'Augsbourg, les corsaires y furent à peu près les seules forces navales de la France. Il ne faut donc pas s'étonner de voir ces corsaires, au moins les plus renommés, avoir des rapports de plus en plus étroits avec le gouvernement, et entreprendre, selon des instructions reçues de lui, des expéditions très importantes. Ce fait donne à la course, pendant cette phase de son histoire, un caractère tout particulier. Nous voyons l'État traiter de puissance à puissance avec ses corsaires, passer avec eux de véritables *contrats*

d'association, où sont minutieusement réglés les rapports et les obligations de chaque partie et les parts qui lui reviendront dans les bénéfices.

Voici l'analyse d'un de ces arrangements ; c'est le contrat qui fut passé entre le roi et Duguay-Trouin au moment où celui-ci entreprit sa célèbre expédition contre *Rio-de-Janeiro* (1). D'après cet acte, le roi accorde à Duguay-Trouin 14 vaisseaux tout armés, cependant, il est stipulé que si le roi n'a pas dans ses arsenaux des ressources suffisantes pour les armer, Duguay-Trouin devra le faire à ses frais (2). Le roi lèvera les équipages de ces vaisseaux, il nommera leurs officiers qui seront payés par Duguay-Trouin comme ceux de la flotte et seront soumis au règlement de la marine de l'État (cependant, le chef de l'expédition pourra nommer trois des commandants de ses vaisseaux). Le roi fournira un certain nombre de gardes de marine et 2.000 soldats dont la solde restera à sa charge, mais Duguay-Trouin devra les nourrir. Il devra aussi payer sur les profits de la campagne trente livres par soldat manquant au retour. Le roi se réserve le 1/5 des produits de prises et rançons, déduction faite du 1/10 de l'amiral et des frais de toute nature, y compris la somme qui pourrait être avancée par Duguay-Trouin et ses

(1) *Archives de la marine*.

(2) Le gouvernement s'était tellement désintéressé de la marine que les bâtiments pourrissaient parfois dans les ports par suite de l'abandon dont ils étaient l'objet, ce qui entraînait parfois le concessionnaire à des réparations fort onéreuses.

armateurs pour l'armement des vaisseaux. Les officiers et l'équipage auront le 1/10 des prises jusqu'à un million et le 1/30 de la somme dont les prises excéderaient ce million.

Le 1/5 du roi ne sera pas prélevé sur les vaisseaux de guerre pris par Duguay-Trouin (1). Si une partie des vaisseaux prêtés vient à être prise ou perdue, Duguay-Trouin et ses armateurs en seront entièrement déchargés envers Sa Majesté qui en supportera seule le dommage (mais il ne sera pas permis de laisser lesdits vaisseaux dans des ports étrangers, à moins d'y être forcé par un accident imprévu, auquel cas le chef de l'expédition devra rapporter des procès-verbaux en bonne forme pour sa décharge).

Moyennant les conditions ci-dessus, Duguay-Trouin avait la libre et entière disposition des vaisseaux et troupes prêtés ; le roi, en effet, le laissa absolument libre de conduire à sa guise l'expédition de Rio-de-Janeiro.

Mais il n'en était pas toujours ainsi ; très souvent, le roi donnait aux corsaires à qui il confiait ses vaisseaux des instructions fort étroites qui tendaient à les faire agir beaucoup plutôt dans l'intérêt général de la guerre

(1) Cette dernière disposition constituait une exception : ordinairement, en effet, dans ces sortes de contrats, le 1/5 du roi était prélevé sur toutes les prises sans exception mais le roi renonçait parfois, comme il le fait ici, à sa part sur les vaisseaux de guerre pris. La raison en est facile à comprendre : il cherchait ainsi à encourager les corsaires à lutter contre des navires de guerre.

que dans leur intérêt propre. Le comte de Forbin, à propos des armements de ce genre, dit dans ses mémoires que le ministre ne les a employés que pour le service du roi et nullement au profit de ceux qui avaient prêté leur argent.

Malheureusement, s'il en était ainsi en *théorie*, il est fort douteux qu'il en ait été de même en *pratique* ; on ne pouvait, par des instructions, changer le caractère des corsaires et leur donner le désintéressement et le patriotisme de vrais soldats. Le fondement même de la course et ce qui la perpétuait était un *sentiment égoïste* ; par la force des choses, par les obligations qu'ils avaient contractées envers leurs armateurs, les corsaires, même les plus illustres, même animés des plus nobles sentiments, se voyaient obligés, quand ils avaient à opter entre deux mesures, l'une favorable à leurs affaires, l'autre d'une utilité plus haute mais qui devait leur causer une perte, se voyaient obligés de faire taire en eux le patriotisme pour agir au mieux des intérêts des armateurs.

C'est ainsi que l'on voit les *rançons* et les *rachats* de villes se multiplier beaucoup dans leurs expéditions. Au lieu de causer à l'ennemi un dommage sérieux et durable qui l'affaiblirait mais ne leur rapporterait rien, ils préféraient l'épargner et lui faire donner une grosse rançon. L'expédition contre Rio-de-Janeiro, elle-même, qui est restée célèbre, ne se termina pas autrement ; dès que Duguay-Trouin eut fait payer rançon à la ville,

son but fut atteint, et il reprit la mer sans combattre davantage et pousser plus loin des succès qui auraient pu faire tomber entre nos mains une splendide colonie.

Parmi les corsaires qui s'illustrèrent pendant la guerre de la succession d'Espagne, il faut citer *Vié*, de Nantes, qui fit la course de 1702 à 1710 avec grand succès. En 1710 il fut nommé capitaine de frégate et chargé de détruire les corsaires de Jersey et de Guernesey qui infestaient nos côtes ; il s'acquitta fort bien de cette mission. Il mourut en 1717 au service de la République de Venise.

Cassard, autre Nantais, est aussi resté célèbre ; son expédition la plus connue est celle qu'il fit contre des colonies anglaises, hollandaises et portugaises. Il arma en 1712 pour cette expédition une véritable petite escadre de neuf vaisseaux ; il avait alors 33 ans et était capitaine de vaisseau. Il s'empara successivement dans cette campagne du fort de *la Praga*, de la ville de *Ribera-Grande*, des colonies portugaises des *îles du Cap Vert*, de l'île anglaise de *Mont-Serra*, de la belle colonie hollandaise de *Surinam* admirablement fortifiée et défendue, des petites îles de *Berbiche*, *Ackébé*, *St-Eustache* et *Curaçao*. Il mit toutes ces colonies à contribution et leur fit payer une rançon de 9.013.500 livres. Ce fut d'ailleurs là le seul résultat de sa campagne ; de ces nombreuses colonies, aucune ne resta entre nos mains ; Cassard, forcé de penser avant tout aux intérêts de ses armateurs et à couvrir les dépenses de l'arme-

ment, les avait laissées toutes se racheter. De tant d'intrépidité, de tant de succès, la France ne retira d'autre avantage qu'une somme d'argent.

Enfin, Duguay-Trouin, que nous avons laissé en 1697 capitaine de frégate et déjà célèbre, continuait ses exploits. Il fait d'abord une croisière sur les côtes du Spitzberg pour ruiner les pêcheurs hollandais qui s'y rendaient en grand nombre; cette croisière est suivie de nombreuses autres où il livre plusieurs combats heureux contre des vaisseaux de guerre anglais, hollandais, portugais. En 1707, sur la demande du ministre de la marine il se joint avec 6 vaisseaux à Forbin pour agir contre une flotte anglaise chargée de troupes et de munitions, et prête à faire voile pour la Catalogne. Cette entreprise ne réussit qu'à demi par suite d'une hésitation de Forbin qui eut d'ailleurs en cette occasion à l'égard de Duguay-Trouin une conduite peu généreuse. En 1708, il tente vainement avec 10 vaisseaux de s'emparer de la flotte qui rapportait chaque année en Europe les produits et les contributions du Brésil. L'insuccès de cette tentative, pour laquelle il avait fait de grands frais le ruina, dit-il dans ses mémoires, presque complètement. Il continua néanmoins ses armements et obtint en 1709 des lettres de noblesse.

C'est en 1711 qu'il eut l'idée de *l'expédition de Rio-de-Janeiro* qui mit le comble à sa renommée. Il forma à cet effet une société avec 6 riches armateurs, il arma 17 vaisseaux, la plupart prêtés par le roi et montés

par une véritable petite armée. Les frais d'armement s'élevèrent, dit-il dans ses mémoires, à *un million deux cent mille livres*. A son arrivée devant Rio-de-Janeiro, il trouva la ville fortement défendue, car on y était prévenu de sa tentative depuis 15 jours. Après plusieurs escarmouches, il s'empara de la ville dont la population et la garnison s'enfuirent. Malgré ses efforts, il ne put empêcher le pillage, dès excès de toutes sortes furent commis ainsi qu'il le raconte lui-même dans ses mémoires ; la nouvelle de ces désordres quand elle fut connue en France y produisit, paraît-il, un fort mauvais effet. Rio-de-Janeiro dut payer une rançon de *610 mille cruzades* (environ 1.800.000 francs) et livrer une énorme quantité de vivres et de marchandises de toutes espèces. Une grande partie de cette rançon fut d'ailleurs perdue au retour par suite d'une violente tempête qui engloutit plusieurs des navires de Duguay-Trouin. Malgré cela, dit-il dans ses mémoires, l'expédition donna encore 92 0/0 de bénéfices. Quelque temps après cette campagne, Duguay-Trouin était nommé chef d'escadre.

Jusqu'à la fin de la guerre, on usa de tous les moyens pour multiplier les armements en course. Au commencement de 1713, quoique la paix fût imminente, la course continuait toujours, mais le bruit d'une cessation prochaine des hostilités ralentissait beaucoup le zèle des armateurs, qui craignaient d'être obligés de rendre, par suite du traité de paix, les prises qu'ils auraient faites (diverses suspensions d'armes, en effet, avaient déjà été

signées). On tâcha néanmoins de les exciter à continuer leurs armements, surtout contre les Hollandais avec qui l'accommodement paraissait moins prochain et, pour cela, on décida que les suspensions d'armes déjà publiées ne seraient applicables qu'aux troupes de terre. La paix fut enfin signée en avril 1713.

Cette guerre de la succession d'Espagne est une de celles où la course fut le plus en honneur. Nous venons de relater quelques-unes de ses entreprises les plus importantes. Ces expéditions eurent un immense retentissement et terrifièrent vraiment nos adversaires. L'audace avec laquelle elles avaient été entreprises et exécutées, la rapidité de leurs succès frappèrent les esprits, et elles contribuèrent certainement à faire accepter par nos ennemis la paix ardemment désirée par la France (1). Et cependant, nous avons déjà dit plus haut que ces entreprises n'eurent pas de résultats réellement utiles et durables. Si donc on ne peut leur refuser une certaine influence sur le traité d'Utrecht, il faut reconnaître que cette influence fut bien plutôt *morale* ; elles n'avaient, en effet, causé à l'ennemi aucun dommage qui ne pût être promptement réparé.

La France, d'ailleurs, paya cher l'aide que lui avaient donnée ses corsaires. Pour encourager leurs arme-

(1) Martens (V. *Hist. des armateurs*) dit à propos de la guerre de la succession d'Espagne : « Cette guerre est peut-être la seule dans laquelle de tels armements (les armements en course) aient décidé quelque chose. »

ments, pour permettre leurs expéditions aventureuses, on s'était vu dans la nécessité de démembrer complètement, par des prêts de vaisseaux, la marine déjà si affaiblie. L'État, se reposant complètement pour la guerre maritime sur l'initiative privée, n'avait fait aucun effort pour réparer, ni même pour entretenir sa marine de guerre ; les arsenaux s'étaient vidés, les vaisseaux abandonnés dans les ports y pourrissaient sans que nul s'en souciât (voir page 71, note 2). Bref, à la mort de Louis XIV, la marine française, après avoir été si brillante, ne se composait plus que de 23 vaisseaux et de 17 galères, c'est-à-dire qu'elle était *aussi misérable qu'au commencement du règne de ce roi*.

CHAPITRE V

XVIII^e SIÈCLE.

La course dans la guerre de la *succession d'Autriche* ; dans la guerre de 7 ans ; dans la guerre de l'*Indépendance*.

Nous nous sommes étendu avec assez de détails sur les applications que reçut la course sous le règne de Louis XIV. Cette période, en effet, est l'une des plus importantes et des plus intéressantes de l'histoire de la course, tant pour les missions variées dont elle fut chargée que par la grandeur des armements qu'elle suscita et la gloire des marins qui la pratiquèrent. Par les prêts de vaisseaux et par les rapports étroits qu'ils créèrent entre les corsaires et le gouvernement, la course prit à ce moment un caractère exceptionnel et fut élevée à la hauteur d'un *système général de guerre*.

Il nous faut aller ensuite jusqu'à la Révolution française et à l'Empire pour lui retrouver un rôle aussi important, et encore n'eut-elle pas, même sous la Révolution, les attaches officielles qui la caractérisent au temps de Louis XIV. Nous passerons donc plus rapidement sur les guerres du *XVIII^e siècle*. La course, en effet, quoique très pratiquée pendant ces guerres n'y

eut aucune originalité ; aucun corsaire de génie ne vint, comme l'avaient fait Jean Bart et Duguay-Trouin, accomplir ces exploits qui forcent à l'admiration les adversaires mêmes de ce mode de guerre ; tout se réduisit à des entreprises isolées plus ou moins nombreuses et plus ou moins heureuses. Le système des prêts de vaisseaux, qui avait beaucoup facilité les grandes expéditions des corsaires, fut d'ailleurs abandonné après la mort de Louis XIV (1).

Guerre de la Succession d'Autriche. — Lorsqu'en 1744 l'Angleterre intervint dans la guerre de la Succession d'Autriche et déclara la guerre à la France, elle fut surtout poussée par la jalousie commerciale. Le commerce de la France, qui s'était beaucoup développé les années précédentes, portait ombrage à l'Angleterre, jalouse de se réserver l'empire exclusif des mers. Mais notre marine de guerre ne s'était pas relevée de ses désastres de la fin du règne de Louis XIV et n'était pas en état de lutter avec celle de l'Angleterre ; à peine avions-nous 35 vaisseaux contre 110 ; aussi les batailles navales de cette guerre, quoique glorieuses parfois pour la France, furent toutes malheureuses. Dans cette guerre, dit un historien anglais, l'Angleterre ne dut ses victoires qu'au nombre de ses vaisseaux.

(1) On retrouve cependant encore quelques exemples de prêts de vaisseaux par le roi dans le courant du XVIII^e siècle : ainsi, en 1760, les sieurs Gadès, de Bordeaux, obtinrent du roi, en prêt, les deux frégates l'*Opale* et la *Brune*.

La France fut plus heureuse dans la guerre de course ; M. Troude dit à ce sujet : « Les combats de l'année 1747 avaient anéanti la marine de l'État, mais de simples particuliers, des armateurs, s'étaient immortalisés par des efforts plus puissants que ceux du gouvernement, et les prises nombreuses qu'ils avaient amenées dans nos ports, étaient une compensation aux pertes éprouvées par la marine royale. Le traité d'*Aix-la-Chapelle* mit fin à cette guerre qui avait été si dommageable au commerce anglais (1). »

De fait, le commerce de l'Angleterre eut fort à souffrir pendant cette guerre : d'après le relevé d'*Hamecourt*, le nombre des navires de commerce anglais enlevés par les Français et les Espagnols s'élève, pour la seule année 1745, à 765 (2). Ces pertes exaspérèrent les Anglais ; profitant de la supériorité de leurs escadres, ils se vengèrent en bombardant plusieurs de nos ports et en opérant plusieurs descentes en Bretagne.

Guerre de Sept ans. — Si la guerre de la Succession d'Autriche fut, grâce aux corsaires, plus nuisible au commerce anglais qu'au commerce français, il n'en fut pas de même de la suivante : la guerre de sept ans. Comme la précédente, cette guerre fut entreprise par l'Angleterre par jalousie de la prospérité commerciale et coloniale de la France, qui s'était affirmée de plus en plus depuis le traité d'Aix-la-Chapelle.

(1) Troude, *Batailles navales de la France*, t. I, p. 230.

(2) Léon Guérin, *Histoire maritime de la France*, t. IV, p. 267.

Ce désir de l'Angleterre de ruiner à tout prix la marine marchande française explique, sans la légitimer d'ailleurs, la *violation flagrante du droit des gens* qui marqua le début de la guerre. Dans les 6 derniers mois de 1756, sans déclaration de guerre, ordre fut donné aux bâtiments anglais de *courir sus* aux navires de la France et de nombreuses lettres de marque furent accordées par l'Angleterre. La France se vit ainsi enlever plus de 300 *navires marchands*, chargés de cargaisons d'une valeur de plus de 30 millions de livres, et montés par 10.000 *matelots* qui furent forcés, pour la plupart, de s'enrôler dans les équipages anglais. La Chambre des Communes anglaise recula devant cette infamie, elle déclara ces prises irrégulières, mais le gouvernement refusa de les restituer et le parlement se garda bien d'insister (1).

Cette guerre fut funeste à la marine française ; les quelques escadres qu'on réunit à grand'peine furent anéanties, 37 vaisseaux de ligne, 56 frégates furent pris ou détruits. En même temps, les Anglais bloquaient tous nos ports, et leurs corsaires, aidés de leurs croiseurs réguliers, faisaient une rude guerre à notre commerce. C'est ainsi que le seul port de Nantes de 1754 à 1758 vit 101 de ses navires, d'une valeur de 25 millions de livres, pris ou brûlés par l'ennemi.

La France semble avoir eu, pendant cette guerre, un

(1) Troude, *Batailles navales de la France*.

assez grand nombre de corsaires. Léon Guérin (1) en cite une quarantaine dont les plus connus sont le capitaine *Canon* à Dunkerque ; *Thouat* et *Sausé* à Boulogne ; *Boursas* et *Bréville* à Saint-Malo ; *Rosier* à Bordeaux ; *Lafargue* à Bayonne. Ces corsaires se distinguèrent à plusieurs reprises, surtout dans l'année 1757 : d'octobre 1757 à janvier 1758, 152 navires anglais furent pris par eux (2).

Nos possessions des Antilles armèrent aussi un assez grand nombre de corsaires ; en 1760, ils firent en moins de 4 mois 157 prises. Ils convoyèrent aussi de petites flottes marchandes qui, grâce à leur protection, purent continuer à faire le commerce dans les Antilles.

Les Anglais se plaignirent amèrement à plusieurs reprises du tort que leur faisaient nos corsaires. En 1761, les journaux de Londres disaient à ce sujet : « Quoique nos frégates aient pris, depuis quelque temps, plusieurs armateurs français, ces succès n'empêchent pas que notre commerce ne souffre infiniment de prises qu'ils font sur nous ; les corsaires de la Martinique désolent notre commerce ; on peut évaluer à des sommes immenses les prises faites sur nous dans le courant du mois de mars..... Depuis le commencement de l'année (1761) jusqu'à la fin de septembre dernier,

(1) *Hist. marit. de la France*, t. IV, p. 357-359.

(2) Au 12 juillet 1757, un relevé fait en Angleterre portait à 737 le nombre des vaisseaux marchands ou corsaires capturés par les Français et à 772 le nombre des prises faites par l'Angleterre, y compris les navires dont elle s'était emparée avant les hostilités.

les Français nous ont enlevé ou rançonné plus de 684 navires marchands valant ensemble au moins 600 mille livres sterling (15 millions). »

Malheureusement, l'action irrégulière des corsaires, leurs expéditions isolées n'étaient pas faites pour empêcher la destruction de notre marine marchande ; le produit de leurs prises ne pouvait compenser le dommage permanent qu'allait causer à la France la ruine de son commerce maritime. Ils nous attirèrent même parfois de sanglantes représailles, comme le pillage de Cherbourg en 1758, celui de St-Malo, le bombardement du Havre en 1759.

Guerre de l'Indépendance. — La marine de guerre française était sortie complètement ruinée de la guerre de sept ans ; un habile ministre, Choiseul, entreprit de la relever et y réussit. La vie revint dans nos ports, et l'Angleterre vit avec douleur renaître cette marine qu'elle croyait à jamais détruite. En 1770, quand Choiseul quitta le ministère, nous avions 64 vaisseaux de ligne et 50 frégates.

Aussi, lorsqu'en 1776 la guerre se ralluma entre la France et l'Angleterre, à propos de l'Indépendance de l'Amérique, la guerre maritime régulière prit une importance qu'elle n'avait pas eue dans les guerres précédentes du XVIII^e siècle. La flotte française put, cette fois, faire respecter nos côtes et livrer aux forces anglaises un grand nombre de combats, plus ou moins importants, qui furent souvent heureux.

L'Angleterre avait, comme en 1755, commencé cette guerre par une violation du droit des gens. Depuis deux années, elle faisait souvent sur nos navires marchands, sous prétexte d'empêcher des envois d'armes et de munitions aux colons révoltés, des perquisitions vexatoires et inutiles ; grâce à ces procédés, elle s'empara, de 1776 à 1778, d'un certain nombre de navires français. Enfin, en juillet 1778, elle fit main basse sur tous les bâtiments français ancrés dans ses ports. Cet acte déloyal fit tomber aux mains de l'Angleterre des centaines de nos navires ; aussi, nos commerçants et nos armateurs, exaspérés, recommencèrent avec ardeur les armements en course. Leurs efforts ne restèrent pas stériles : en 1781, notamment, un état fourni par une compagnie d'assurance anglaise nous apprend que *305 navires anglais* furent pris par les Français tandis que ceux-ci ne perdaient que *192 navires* (1). Les corsaires anglais, de leur côté, ne restèrent pas inactifs : une lettre du gouverneur de Noirmoutier du 26 janvier 1783 se plaint de ce que « leurs corsaires de 2 à 8 canons infestent nos côtes et font des torts considérables au commerce ».

Ils se livrèrent même parfois à des actes de véritable *piraterie*, sans s'inquiéter des ordres de leur propre gouvernement : le 16 juillet 1781, le *comte de Kerguelen*

(1) D'après les relevés du ministère de la marine, le nombre de prises faites par nos corsaires pendant la guerre de l'Indépendance n'aurait pas dépassé 566 navires d'une valeur de 28 millions de livres. L'influence de nos corsaires dans cette guerre dut donc rester bien minime.

partait de la rade de Paimbeuf dans le but d'explorations nautiques et scientifiques ; il avait obtenu de l'amirauté anglaise un passeport valable pour 4 ans. Il fut rencontré par un corsaire anglais qui, malgré son passeport, lui fit subir mille vexations, et confisqua son navire, qui fut envoyé à *Kinsale*, en Irlande. M. de Kerguelen sollicita vainement la justice du ministre Pitt, son navire ne lui fut pas rendu (1). Outre la déloyauté et l'injustice du gouvernement britannique, cette aventure montre combien les corsaires étaient parfois insubordonnés et peu soucieux des ordres de leur gouvernement et de la bonne renommée de leur nation.

La paix fut signée le 3 septembre 1783, les conditions en étaient honorables pour la France dont la marine régulière s'était distinguée à plusieurs reprises.

(1) *Relation des combats et des événements de la guerre maritime entre la France et l'Angleterre*, par Y. J. de Kerguelen.

CHAPITRE VI

LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE.

Causes qui ont contribué à multiplier les corsaires à cette époque. — Caractères qu'a pris nécessairement la course. — *Guerres de la Révolution*. — *Paix d'Amiens*. — *Guerres de l'Empire*. — Résultats de la course. — *Surcouf*. — La course après la chute de Napoléon.

Nous arrivons maintenant à la dernière période de l'histoire de la course, celle qui comprend les guerres de la Révolution et de l'Empire. Nous allons y voir la course prendre un essor nouveau et les armateurs poursuivre le commerce anglais avec une ardeur patriotique.

Les raisons de la faveur dont jouirent à ce moment les armements en course sont, d'abord l'*insuffisance* de la marine régulière qui força le gouvernement à se rejeter sur la guerre de course, ensuite les *moyens* même que l'on crut devoir employer pour lutter contre l'Angleterre et les mesures qui furent édictées pour atteindre cette puissance dans sa partie la plus vulnérable : son *commerce* et son *industrie*. Pour assurer la réalisation de ce plan, la course était un instrument presque indispensable et devait rendre bien plus de services que la guerre maritime régulière.

La première de ces raisons agit surtout dans le début des guerres de la Révolution. A ce moment, en effet, on considérait la course comme un moyen de suppléer à l'insuffisance de la marine de guerre et c'est dans ce but que l'on faisait appel aux corsaires et qu'on les encourageait. On espérait encore pouvoir réorganiser la marine et soutenir contre l'Angleterre une lutte régulière comme on l'avait fait pendant la guerre de l'Indépendance. C'est ce qui explique que la Convention n'hésita pas, comme nous le verrons plus loin, à suspendre les armements en course dès qu'elle s'aperçut qu'ils nuisaient à l'organisation de la marine régulière.

Mais on dut enfin reconnaître qu'il ne nous serait pas possible de résister à la marine anglaise, il y avait une trop grande disproportion de forces ; c'est alors que l'on chercha à atteindre notre ennemie d'une autre façon et que l'on essaya contre elle un système nouveau destiné à ruiner son commerce et son industrie. Les défaites que subirent nos flottes poussèrent de plus en plus le gouvernement à développer ce système qui aboutit, avec Napoléon, au *blocus continental*.

Il est facile de comprendre que la course était nécessaire à la réalisation de cette *guerre économique* ; il s'agissait de paralyser le commerce anglais, de saisir partout les marchandises anglaises, nul mieux que les corsaires ne pouvait remplir cette tâche. Ainsi s'explique la faveur dont ils jouirent jusqu'à la fin du premier empire : ils étaient merveilleusement appropriés au système de

guerre que l'on s'était vu forcé d'employer contre l'Angleterre et étaient devenus les seules forces capables de le mettre en pratique.

Mais la seule faveur du gouvernement n'aurait pas suffi à créer et à entretenir le mouvement considérable qui se manifesta alors vers les armements en course; une autre raison vint stimuler les armateurs en agissant sur leur cupidité : les croisières étaient très fructueuses et donnaient d'énormes bénéfices. Pour appliquer, en effet, le système d'exclusion absolue des marchandises anglaises et des produits anglais, on avait dû *méconnaître complètement les droits des neutres* et multiplier les cas de saisie : c'est ainsi que la *loi du 29 nivôse an VII* déclara de bonne prise tout bâtiment trouvé en mer chargé de marchandises provenant de l'Angleterre ou de ses possessions, quel que fût le propriétaire. Plus tard, on devait aller plus loin et déclarer de bonne prise tout bâtiment qui aurait abordé en Angleterre ou dans ses colonies (1).

Ces dispositions étaient exorbitantes ; sous prétexte de lutter contre le despotisme de l'Angleterre, elles consacraient la ruine des neutres, mais elles étaient bien propres à encourager et à multiplier les armements en course, en donnant aux armateurs la perspective de prises nombreuses et faciles. Aussi, malgré le blocus de tous nos ports par les Anglais, malgré la

(1) Décret de Milan, décembre 1807.

prise d'un grand nombre de nos bâtiments corsaires, malgré les croisières anglaises et les risques énormes que couraient en mer les navires français dans les dernières années de l'empire, la course continua d'être pratiquée avec ardeur jusqu'à la chute de Napoléon, causant au commerce anglais de grands dommages et amenant dans nos ports une quantité considérable de prises.

Nous venons d'examiner les raisons du développement de la course à l'époque qui nous occupe ; nous avons vu, qu'instrument de défense nationale pendant les premières années des guerres de la Révolution, elle devint, lorsque la lutte avec l'Angleterre changea de caractère, un instrument de guerre économique. Nous allons maintenant, entrant dans le détail des faits, suivre les applications de la course pendant cette période et en noter les résultats (1).

Lorsqu'en 1793, la Convention dut engager la première guerre de la Révolution contre l'Angleterre, elle comprit qu'avec des finances en détresse, des vaisseaux en mauvais état, des équipages désorganisés, des chefs toujours inexpérimentés et parfois manquant même d'instruction, on ne pouvait entreprendre de guerre maritime régulière. Elle se vit donc obligée par les circonstances de faire appel à l'initiative privée.

(1) Au commencement des guerres de la Révolution eut lieu une proposition d'*abolition* de la course faite par M. de Kersaint et dont nous aurons à parler plus loin.

Le 7 janvier 1793, un *arrêté* du Conseil exécutif avertit les armateurs que rien ne défendait la course et fit appel à leur patriotisme en cas de guerre. Cet appel fut entendu et, dès le commencement des hostilités, une nuée de corsaires sortit de nos ports.

Jamais peut-être l'armement des corsaires ne se fit avec autant d'activité qu'au début de cette guerre : Le Havre, Cherbourg, St-Malo, Lorient, La Rochelle rivalisent d'activité ; Dunkerque voit partir 24 corsaires dans le premier mois de la lutte, Nantes en arme 20, Marseille jusqu'à 32. On constate, en un mot, dans l'armement des corsaires la même activité fébrile qui présida à tous les préparatifs de la guerre à cette époque, créa des armées de toutes pièces, improvisa des généraux. Ce fut comme la réaction spontanée de l'organisme national, qui mobilisa en un instant toutes les forces vives du pays pour faire face au danger terrible qui le menaçait.

Le gouvernement, en même temps, cherchait par tous les moyens à faciliter la tâche à ses corsaires : il mettait à leur disposition des matelots des classes et même des étrangers et des neutres (*loi du 31 janvier 1793*) ; il leur abandonnait le produit total des captures (*art. 25, l. du 1^{er} février 1793*) et y joignait même parfois des primes et récompenses (*l. du 2 février 1793*) ; enfin, il supprimait les *tribunaux de prises* pour donner leurs attributions aux tribunaux de commerce et de district, espérant ainsi trouver des juges plus faciles à valider les captures.

Cependant, la Convention n'avait pas perdu l'espoir de mettre la marine régulière en état de soutenir la lutte avec la marine anglaise ; depuis le commencement des hostilités, elle faisait de grands efforts pour compléter les équipages et réorganiser le corps des officiers que l'émigration avait dispersé. Mais on s'aperçut bientôt que la multiplication des armements en course, qu'on avait tout fait pour encourager, mettait un grand obstacle à l'accomplissement de ces projets : tous les marins disponibles s'embarquaient sur des corsaires, et le recrutement des équipages de l'État devenait presque impossible ; bientôt même, les vaisseaux firent défaut. La Convention dut alors se résigner à arrêter l'élan des initiatives particulières et un ordre ministériel vint *suspendre les armements en course* pour permettre à la marine de l'État de remplir ses cadres. Tous les capitaines au long cours reçurent le brevet d'enseigne de vaisseau non entretenu, quelques-uns de lieutenant ou même de *capitaine de frégate ou de vaisseau* ; certains navires, primitivement armés en course, furent repris par l'État pour faire partie de sa marine. Le 22 juin 1793 le ministre écrivait : « J'ai vu avec satisfaction que l'épreuve de batteries flottantes sur lesquelles on a placé des canons de 18 a parfaitement réussi (1), et que l'*embargo* mis sur les corsaires a fait disparaître les obstacles qui s'opposaient à l'armement de ces batteries ».

(1) Il s'agissait de batteries échelonnées sur la Loire pour empêcher les *chouans* de passer le fleuve.

Malgré ses efforts, la Convention ne put improviser une marine de guerre, des équipages, des officiers, qui pussent se mesurer avec les forces de l'Angleterre. Celle-ci, avec ses *195 vaisseaux de ligne* et ses *250 frégates*, avait une telle supériorité que nous ne pouvions songer à lutter contre elle en combats d'escadre. La Convention dut le reconnaître et se vit forcée de tourner de nouveau ses efforts vers la guerre de course : le *décret du 3 messidor an III* autorisa de nouveau la course. Par ce décret, le gouvernement avouait son impuissance à soutenir la lutte et faisait appel au patriotisme des particuliers pour défendre sur mer le pavillon français et y attaquer notre ennemie : « Nous avons, dit le décret, un seul objet à remplir et cet objet attire toutes nos sollicitudes, occupe toutes nos combinaisons : c'est de protéger notre commerce et d'anéantir celui de nos ennemis ; c'est de convaincre la nation anglaise de la perfidie de son gouvernement et du précipice dans lequel il la plonge. Le gouvernement anglais pourra, s'il le veut, se pavaner de ses escadres et les faire promener en ordre de tactique ; le Français se bornera à l'attaquer dans ce qu'il a de plus cher, dans ce qui fait son bonheur et son existence : dans ses *richesses*. Tous nos plans, toutes nos croisières, tous nos mouvements dans nos ports et en mer n'auront pour but que de ravager son commerce, de détruire, de bouleverser ses colonies, de le forcer enfin à une banqueroute honteuse, digne fin d'un gouvernement orgueilleux et despotique, bas dans l'ad-

versité, insolent et cruel dans la prospérité, qui, par son avide et insultante ambition, est devenu l'objet de la haine de tous les gouvernements de l'Europe et sur lequel enfin les Anglais, jaloux de la liberté et amis de leur patrie, commencent à ouvrir les yeux et ne tarderont pas à éclairer leurs concitoyens. »

« Le Comité de Salut public pense que les armements en course, en se multipliant, ranimeront dans les villes maritimes l'activité dont le commerce ne peut se passer sans danger ; qu'ils mettront en circulation dans le moment même des capitaux immenses qui attendaient la paix ; qu'ils donneront du ressort à nos négociants, à nos ouvriers et à ces armateurs patriotes qui, dans leurs vastes spéculations, remplissent un double objet, d'enrichir le pays et d'appauvrir l'ennemi. Ce genre de guerre forme des héros, il développe le courage en fournissant mille occasions de faire de belles actions : là se forme une pépinière de guerriers et de marins consommés qui, montant ensuite sur les vaisseaux de l'Etat, y défendent avec intrépidité le pavillon national. » Il y a, dans ces lignes, en même temps que l'exposé d'un plan de campagne tout nouveau, un panégyrique complet de la course.

En même temps, on ouvrait aux armateurs les magasins de l'Etat, ou leur donnait tout ce qui pouvait faciliter leurs armements (*L. du 23 thermidor an III*), on exaltait la course de mille manières (*rapport du Comité de Salut public du 23 thermidor an III*).

Une foule de corsaires s'armèrent, un nombre énorme de navires anglais tomba en notre pouvoir et le commerce ennemi fut bientôt complètement paralysé. La guerre prenait de plus en plus un caractère *économique*. Pour atteindre partout les richesses de l'ennemi, on créa mille obligations nouvelles pour les *neutres*, et on donna ainsi prise aux corsaires sur leurs propriétés ; cela contribua beaucoup, comme nous l'avons vu, à augmenter le nombre des armements en course. L'Angleterre était d'ailleurs entrée la première dans cette voie qui devait mener à des exagérations désastreuses : les articles 3 et 4 du *traité du 25 mars 1793* entre l'Angleterre et la Russie disposent que « les puissances coalisées prendront *toutes les mesures* susceptibles de troubler le commerce de la France et qu'elles uniront leurs efforts pour empêcher les autres puissances, non impliquées dans la guerre, de donner une protection, soit *directe* soit *indirecte*, en conséquence de leur neutralité au commerce ou à la prospérité des Français en mer ou dans les ports de France. » Grâce à cette disposition ambiguë, l'Angleterre allait pouvoir s'emparer du commerce des neutres ou le diriger à sa volonté. La France alors commença ainsi à prendre des mesures violentes contre les neutres ; on usa d'abord de simples représailles contre l'Angleterre : le Directoire exécutif par les *arrêtés du 2 juillet 1796* et du *2 mars 1797* fit notifier à toutes les puissances neutres que la France en userait désormais avec les navires

neutres pour la visite, la saisie, et la confiscation, *de la même manière que ces puissances souffriraient que l'Angleterre en usât avec leurs navires.* Puis, on en vint aux mesures générales, et la loi du 7 janvier 1798 (29 nivôse an VII) déclara de bonne prise tout bâtiment trouvé en mer chargé de marchandises provenant de l'Angleterre ou de ses colonies, *quel que fût le propriétaire.* Cette loi fut d'ailleurs l'objet de vives attaques, on lui reprocha avec raison d'être favorable à l'Angleterre en travaillant avec elle à la ruine des puissances neutres, intéressées cependant comme la France à combattre son système dominateur. Quoi qu'il en soit, on comprend facilement combien de telles mesures agissaient sur l'activité des corsaires.

A ces raisons d'intérêt venaient se joindre, pour multiplier les armements, les sentiments patriotiques, fort exaltés à ce moment, et la haine de l'Angleterre qui ne fut jamais aussi vive qu'à cette époque.

Cette haine était entretenue et augmentée d'ailleurs par les traitements atroces infligés aux prisonniers français sur les *pontons* anglais. Voici comment *Jal* s'exprime au sujet de ces pontons : « Pendant la guerre de 1792 à 1814, de vieux vaisseaux de ligne furent les prisons où les Anglais retinrent captifs ceux de nos marins et de nos soldats que leur livra le sort des armes. Le traitement cruel qu'éprouvèrent sur ces navires des hommes dont le seul crime était d'avoir bravement défendu leur pavillon sera, pour la philanthropique Angle-

terre, le motif légitime d'un reproche répété d'âge en âge chez les marins des pays civilisés. On voudrait pouvoir déchirer cette page de l'histoire d'une nation qui a souvent justifié la prétention qu'elle affiche partout d'être généreuse et noble, mais qui, envers des prisonniers de guerre que le droit des gens, l'humanité, leur courage et leur malheur devaient lui rendre respectables, se comporta comme aucun peuple, si ce n'est dans les temps les plus barbares du moyen âge, ne le fit avec des criminels. »

M. *Charles Dupin*, dans un livre sur la force navale de la Grande-Bretagne, dévoile aussi la conduite inqualifiable de l'Angleterre envers ses prisonniers de guerre.

Ces traitements barbares mirent au cœur de nos corsaires un ardent désir de vengeance et les incitèrent à courir sus aux Anglais partout où ils le pourraient, et non plus seulement quand leur intérêt pécuniaire serait en jeu ; cela contribua beaucoup à donner à la course, pendant cette période, un caractère héroïque et patriotique tout spécial. Les corsaires français accomplirent un grand nombre de faits d'armes et soutinrent souvent contre les vaisseaux de guerre anglais, des luttes glorieuses. Jusqu'à un certain point, on peut considérer comme l'expression de la vérité ces paroles d'un corsaire que rapporte M. *Gallois* (1) : « J'ai parcouru pendant de longues années les mers des Indes, je connais bien des

(1) *Histoire des corsaires français sous la République et l'Empire*, t. II, p. 434.

faits, bien des actions héroïques que le silence recouvre, j'ai été l'ami de Grassin, de Surcouf, de Lemême (1) etc..., je sais tout le courage qu'ils ont déployé dans la mission périlleuse qu'ils ont accomplie, leur dévouement à la patrie, qu'ils servaient avec tant de désintéressement, ayant à braver à la fois et les préjugés attachés au nom du corsaire et la mitraille d'un ennemi toujours d'une force décuple de la leur.

« Qu'on ne croie pas que nous ayons été guidés par un rapide intérêt, stimulés par l'appât de prises plus ou moins splendides ; non assurément ! Nous puisions nos inspirations à une source plus élevée, l'amour de la France et conséquemment notre haine pour ce qui s'attaquait à sa grandeur. L'Angleterre était notre point de mire, car l'Angleterre, notre éternelle rivale, ne peut asseoir sa puissance que sur des ruines et ce sont celles de la France ; donc nous combattons l'Angleterre. Le théâtre de nos exploits ne retentissait point d'une vaine gloire, point de bulletins, point de renommée. Chacun faisait son devoir, tombait à l'abordage dans l'immensité qui le recevait sans écho, ou allait mourir sur les pontons anglais, sans laisser plus de traces que n'en laissait sur l'Océan le sillage du vaisseau qui le portait. »

Ces paroles sont évidemment exagérées, les sentiments de nos corsaires, en dehors de quelques âmes d'élite, devaient certainement être moins purs et moins nobles,

(1) Lemême fut un des plus distingués corsaires de St-Malo.

mais il n'en reste pas moins vrai que, pendant la Révolution et l'Empire, la seule marine vraiment efficace de la France, celle qui lutta contre ses ennemis et leur causa des dommages sérieux, ce furent ses corsaires. Pendant toute cette période en effet, la guerre régulière se réduisit par la force des choses, à des combats particuliers, parfois fort glorieux pour la France, mais qui ne pouvaient avoir de résultats sérieux. Cependant les gouvernements avaient fait plusieurs tentatives sérieuses pour relever nos forces maritimes et équiper des flottes, mais la supériorité écrasante de l'Angleterre devait rendre ces efforts inutiles ; des batailles désastreuses vinrent, à plusieurs reprises, anéantir notre marine renaissante. C'est ainsi que le Directoire, qui avait consenti de grands sacrifices pour donner une flotte à la France et rendre ainsi possible l'expédition d'Egypte, vit l'escadre complètement détruite à la bataille d'*Aboukir*. C'est ainsi encore que plus tard, la bataille de *Trafalgar* vint décimer la flotte que Napoléon avait préparée pour son projet de descente en Angleterre.

Nous fûmes beaucoup plus heureux dans la guerre de corsaires. De 1792 à 1798, 191 navires de guerre français furent pris par l'ennemi, durant cette même période, les Français prirent seulement 23 navires anglais ; mais il n'est question dans ces chiffres que des navires de guerre ; si nous examinons maintenant les navires de commerce, la situation change. Voici, en effet, l'état comparatif des prises respectives faites de-

puis le commencement des hostilités jusqu'à la fin de 1797 d'après les listes affichées à cette époque :

	Les Anglais ont perdu :	Les Français ont perdu :
1793	261 navires	63 navires.
1794	527 —	88 —
1795	502 —	47 —
1796	414 —	64 —
1797	562 —	114 —
Total.	2266 —	376 —

soit une différence au préjudice de l'Angleterre de 1890 navires.

Nous n'avons pas trouvé pour les guerres de l'Empire les mêmes éléments de comparaison, mais il est certain que jusqu'en 1815 les prises faites par les Français restèrent infiniment supérieures à celles des Anglais.

De tels résultats montrent assez de quelle activité nos corsaires firent preuve à cette époque. « Tu ne peux t'imaginer, lisons-nous dans une lettre de Porto-Rico du 19 *messidor an VI*, la quantité prodigieuse de prises anglaises et américaines chargées pour l'Angleterre, que nos corsaires amènent tous les jours dans les divers ports de la Guadeloupe, Porto-Rico, Saint-Dominque, Cayenne, Curaçao, St-Eustache etc..... Il en est entré plus de 600 de toutes les grandeurs à la Guadeloupe ces cinq derniers mois et Porto-Rico ne lui cède guère. Il y a 120 corsaires à la Guadeloupe et tous ont fait une multitude de prises. »

La seule place de Nantes arma dans les années 1797 et 1798 près de 80 corsaires, sans compter les navires commissionnés en guerre et en marchandises.

Tels sont les résultats de la course pendant les guerres de la Révolution ; ils semblent splendides (1), mais, pour être complet nous devons mettre en regard les inconvénients qu'entraîna ce mode de guerre : ils furent nombreux et très graves.

Tout d'abord, les armements particuliers, en se multipliant outre mesure gênèrent considérablement ceux de l'État ; ils paralysèrent complètement les efforts qu'il faisait pour reconstituer la flotte. De plus, ils achevèrent d'anéantir complètement notre marine marchande, à ce point qu'un *Message du 22 nivôse* dit que : « il n'est malheureusement que trop vrai qu'il n'y a pas un seul navire marchand naviguant sous pavillon français (2) ». Comme, en même temps, nos corsaires éloignèrent de nos ports les navires neutres qui craignaient d'être confisqués arbitrairement sous prétexte de violation des devoirs de la neutralité, la France se trouva sans commerce maritime ; elle ne reçut plus ni matières premières ni approvisionnements pour sa marine et il lui fut impossible d'écouler ses produits. On vit même des

(1) Il faut remarquer cependant qu'ils sont *beaucoup moins décisifs* que ceux que nous avons notés pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg, étant donné d'autant que le tonnage de la navigation commerciale de l'Angleterre avait quintuplé depuis 1697 et était passé de 300.000 tonnes à 1.500.000 tonnes.

(2) *Code des prises*, t. III, p. 572.

cargaisons du Nord chargées sur navires neutres pour le compte du gouvernement et impatiemment attendues, prises par nos corsaires et condamnées par la nouvelle juridiction des prises.

Vers la fin du Directoire, on commençait à se montrer moins enthousiaste pour la course en s'apercevant des abus de toute sorte et des ruines nombreuses qu'elle entraînait. On reconnut qu'au lieu d'encourager les corsaires par tous les moyens comme on l'avait fait auparavant, il était indispensable de restreindre et régulariser leur action. Les neutres élevaient de vives réclamations contre les *tribunaux de prises* qui, comme nous l'avons dit, étaient alors les *tribunaux de commerce et de district*. A raison de leur caractère judiciaire, ces juridictions étaient obligées de s'en tenir strictement à la lettre de la loi, sans tenir compte des circonstances particulières et de l'esprit des traités qui nous liaient avec les diverses nations. Ils commettaient donc fréquemment des injustices envers les nations neutres.

De leur côté, les armateurs se plaignaient aussi des juridictions des prises. Ils les déclaraient, à raison de leur caractère judiciaire, impuissantes à démasquer les ruses nombreuses employées par l'ennemi. Celui-ci, en effet, terrifié par le succès de nos corsaires, masquait ses navires sous pavillon neutre. De prétendus neutres furent trop facilement relâchés, des indemnités trop légèrement accordées.

Devant ces plaintes unanimes, la question de la réforme des tribunaux de prises fut portée devant le Conseil des Cinq-Cents (*6 floréal an VII*). Elle n'aboutit pas sous le Directoire, mais seulement au commencement du Consulat : la *loi du 26 ventôse an VIII* vint enlever aux tribunaux de prises leur caractère *judiciaire* en constituant un conseil de prises à caractère *politique et administratif* (1).

En même temps, fut abrogée la *loi du 29 nivôse an VII* qui portait, comme nous l'avons vu, de graves atteintes aux droits des neutres et rendait faciles, pour les corsaires, toute sorte de vexations et d'injustices. Malheureusement, cette abrogation ne fut pas de longue durée ; Napoléon allait bientôt prendre des mesures bien moins respectueuses encore des intérêts et des droits des neutres.

La *paix d'Amiens* qui fut signée le 25 mars 1802 mit fin aux guerres de la Révolution. Les succès de nos corsaires nous semblent avoir eu sur cette paix une influence qui, pour être indirecte, n'en fut pas moins assez considérable.

Il semble, en effet, étonnant, à première vue, que ce soit justement au moment où l'Angleterre venait de remporter sur nous un grand succès en nous enlevant l'Égypte, où elle s'emparait de Malte après un blocus de 26 mois, qu'elle se soit décidée à reconnaître les ac-

(1) Sur cette question voir également plus loin : titre II, chapitre VII.

quisitions continentales de la France et à lui restituer des colonies. Pour comprendre pourquoi l'Angleterre se résigna ainsi à une paix qu'elle avait si longtemps refusée, il ne faut pas oublier la situation qui lui était faite par la ruine de son commerce, ruine qui était l'œuvre de nos corsaires. A cette époque, déjà, quoiqu'à un moindre degré que de nos jours, l'Angleterre avait besoin de recevoir du dehors des vivres et des matières premières nécessaires à son industrie. Ces arrivages étant devenus de plus en plus rares et difficiles par suite de la ruine de la marine marchande et des risques que couraient les vaisseaux, une grave crise industrielle n'avait pas tardé à se déclarer, et cela juste au moment où la cherté des vivres condamnait les classes laborieuses anglaises à d'immenses misères. Ces faits économiques contribuèrent certainement pour une large part à la chute du ministère de Pitt et à la conclusion de la paix d'Amiens.

La paix d'Amiens ne dura qu'un an ; grâce à la cessation des hostilités, la marine marchande de la France prenait rapidement un immense essor ; son pavillon menaçait de faire bientôt une redoutable concurrence au commerce anglais, enfin, la marine de guerre faisait de grands efforts pour se réorganiser.

Ces progrès rapides inquiétèrent l'Angleterre. Le 8 mars 1803 le roi Georges demandait à la Chambre des Communes « de prendre les mesures que les cir-

constances pourraient exiger pour défendre l'honneur de sa couronne et les intérêts essentiels de son peuple ». Dès le commencement de mai, sans déclaration de guerre, l'Angleterre commençait à délivrer des lettres de marque et enfin, le 11 mai, par une inique violation du droit des gens dont elle avait déjà donné l'exemple en 1756 et 1778, elle mettait l'*embargo* sur tous les navires français et bataves ancrés dans ses ports ; elle en confisquait ainsi plus de 1.200 avec leurs équipages et leurs marchandises. On vit alors recommencer les armements en course dans tous les ports de France.

Lorsque la bataille de *Trafalgar* (21 octobre 1805) eut anéanti la flotte française, Napoléon, qui avait jusqu'à là pensé à attaquer directement l'Angleterre en y opérant une descente, renonça à ce plan. Il élaborait alors, pour attaquer le commerce et l'industrie anglais qui se développaient de plus en plus, son système du *blocus continental*. Nous l'avons vu, dans cette guerre économique la course devait jouer un rôle important, aussi la regarda-t-il avec grande faveur.

Les armements particuliers devinrent donc de plus en plus nombreux, et cette activité se continua jusqu'à la chute de l'empire, causant au commerce anglais des pertes considérables. Les corsaires furent surtout nombreux aux colonies. M. *Regnault* disait à la séance du Sénat du 4 février 1805 : « L'Angleterre a saisi sans péril pendant les trois premiers mois de l'an 9 sur nos vaisseaux sans défense 40 à 50 millions de marchan-

dises enlevés à notre commerce. Mais à la Martinique, à la Guadeloupe, à l'île de France chaque jour voit nos corsaires faire entrer des prises et déjà la balance est à notre avantage, dans le calcul de nos finances comme dans la comparaison de notre gloire. »

Le produit des croisières devint même si considérable que des commerçants et des spéculateurs de Paris s'intéressèrent dans des armements en course, venant ainsi en aide aux armateurs et commerçants de nos ports qui, partout, surtout dans nos ports du Nord, déployèrent la plus grande activité. Plusieurs maisons de commerce de Belgique engagèrent même une partie de leurs capitaux dans les armements (1).

Les Anglais ne purent cacher leur dépit ; certains aveux des journaux anglais sont intéressants à recueillir. En janvier 1808, les journaux de Londres se plaignent des ravages que causent les corsaires français : « l'audace de ces corsaires, disent-ils, est encore augmentée par leurs succès et ils viennent faire continuellement des prises jusque dans le canal de St-Georges. » Mêmes plaintes en 1811, où le journal *Le Star* écrit (10 décembre) : « L'audace des corsaires français, malgré la grande supériorité de nos forces navales, est vraiment surprenante. » En cette même année 1811, la navigation était devenue tellement dangereuse pour les Anglais dans la Manche, qu'il était presque impossible

(1) *Journal du Havre*, 26 mars 1808.

de faire assurer un navire, les compagnies d'assurances demandant des sommes si élevées que les armateurs n'étaient pas en état de les payer.

Alors que nos navires de guerre, quoique assez nombreux, étaient réduits à l'impuissance, étant retenus captifs dans nos ports par le blocus étroit établi par les Anglais, nos corsaires, forçant ce blocus avec une audace extraordinaire, continuèrent jusqu'à la chute de l'Empire la lutte contre le commerce anglais et souvent aussi contre les vaisseaux de la marine régulière anglaise, ils inscrivirent de glorieuses pages dans l'histoire de cette époque.

Parmi les corsaires français de la Révolution et de l'Empire, il en est un surtout qui est resté célèbre ; le fameux *Robert Surcouf*, né à Bénic, près de St-Malo. Il mérite de prendre place à côté de Jean Bart et de Duguay-Trouin, parmi nos corsaires les plus illustres. Malheureusement, il ne fut pas toujours très respectueux des lois de la guerre et se rendit parfois coupable d'abus graves. Surcouf racheta d'ailleurs ces défauts, presque inhérents à la pratique de la course, par un courage indomptable et un patriotisme à toute épreuve. A peine âgé de 20 ans, il était capitaine, il commanda successivement, après l'année 1793 les corsaires la, *Clarisse*, la *Confiance*, le *Revenant*. En 1796, il était à l'île de France ; avec un petit corsaire monté par des marins indiens, il attaque un convoi anglais, s'empare du schooner qui l'escortait et y fait passer son équipage.

Dans les eaux du Bengale il rencontre le *Triton*, navire de la compagnie des Indes de 26 canons et 150 hommes d'équipage, il se fait passer pour un pilote du Gange, se rend à bord du *Triton* et s'en empare. Cette ruse était contraire aux lois de la guerre ; on ne peut combattre que sous le pavillon national. Jusqu'en 1813, Surcouf, dont la renommée grandissait de plus en plus, continua la course.

Dans les premières années des guerres de la République, Surcouf ne s'était pas fait faute de courir sus aux Anglais sans lettre de marque (1) ; c'était là un véritable fait de *piraterie* qui lui aurait coûté la vie s'il avait été pris. Il se vit même sur le point, pour avoir ainsi contrevenu aux règlements de la course, d'être privé des prises qu'il avait faites pendant cette période, parce que, dit l'un de ses biographes, « il avait écumé la mer sans lettre de marque ». En considération cependant de ses services, le Directoire lui décerna la valeur de ses prises à titre de récompense nationale. Lorsqu'en 1813 il renonça à la course, Surcouf, simple petit maître en cabotage en 1792, possédait une fortune de 3 millions.

Il est regrettable, pour la mémoire de Surcouf, qui fut certainement un grand marin et un grand patriote, qu'il se soit laissé entraîner aux illégalités parfois fort graves dont nous venons de faire mention. Nous ne pouvons que répéter ici ce que nous avons déjà dit à propos

(1) Sur les lettres de marque, voir plus loin, titre III, chapitre 1^{er}.

d'abus du même genre que Duguay-Trouin avoue dans ses mémoires (voir page 64) : si les corsaires qui passent à bon droit pour les plus honnêtes et les plus valeureux ont fait parfois si bon marché des règles de la course et du droit international quelle devait être la conduite des autres, de ceux que guidaient uniquement l'avidité et l'espoir du gain !

Si maintenant nous envisageons d'une façon générale le rôle des corsaires pendant la Révolution et l'Empire, et le service qu'ils ont pu rendre, nous pouvons constater deux faits principaux : d'un côté le grand nombre et la valeur énorme des prises qu'ils firent sur nos ennemis et par suite l'étendue des ruines particulières qu'ils occasionnèrent, et de l'autre le peu d'influence qu'eurent ces confiscations, non seulement sur l'issue et la durée des guerres, mais encore sur la prospérité générale du commerce anglais.

Nous avons dit plus haut que la course semble avoir contribué à la conclusion de la paix d'Amiens, mais nous devons ajouter que si, en effet, les succès de nos corsaires causèrent à ce moment en Angleterre une crise industrielle et commerciale assez grave, cet effet fut tout momentané. L'industrie et le commerce de cette nation reprirent bientôt un essor qui s'accrut de plus en plus en dépit des prises et des désastres particuliers qui furent l'œuvre des corsaires de l'Empire. Avant même la paix d'Amiens, un message du Directoire au Conseil des Cinq-Cents reconnaissait que les résultats

de la guerre de course avaient été bien moins marqués et bien moins décisifs qu'on ne l'avait espéré. *Colghoun* dans son ouvrage *De la richesse de l'Angleterre*, publié en 1814, donne des relevés qui constatent le développement inouï du commerce de l'Angleterre pendant la période précédente malgré la course et le blocus continental.

Ces faits viennent donner aux adversaires de la course des arguments bien puissants ; nous aurons à y revenir dans le *titre III* de cette étude.

L'histoire des corsaires se termine, du moins pour les nations civilisées, à la chute de Napoléon. En effet, de 1815 à 1856, on ne parla plus guère de la course que pour essayer de la supprimer (1). En 1823, lors de la guerre entre la France et l'Espagne, la France déclara qu'elle ne délivrerait pas de lettres de marque et cette déclaration fut renouvelée en 1854 par la France et l'Angleterre au commencement de la guerre de Crimée ; ces déclarations trouveront naturellement leur place dans l'historique des efforts faits pour arriver à l'abolition de la course, efforts qui ont abouti à la déclaration de 1856 (voir titre III).

(1) Cependant on vit reparaître quelques corsaires dans la guerre de l'Indépendance de la Grèce et dans les guerres des colonies espagnoles d'Amérique. Ces corsaires commirent d'ailleurs mille courses, surtout pendant la guerre de Grèce et rappelèrent les plus mauvais jours de la course.

CHAPITRE VII

LES CORSAIRES BARBARESQUES.

Leurs pirateries. — Historique des expéditions dirigées contre eux jusqu'en 1830. — Pourquoi leur suppression définitive s'est fait si longtemps attendre.

Nous ne voulons pas terminer cet exposé historique de la course sans parler d'une catégorie de marins qui, bien que n'ayant aucun des caractères des corsaires et n'obéissant à aucun règlement, furent longtemps considérés et traités comme tels par les peuples qui furent en butte à leurs attaques. Les *corsaires barbaresques* désolèrent depuis le moyen âge jusqu'en 1830 le commerce de la Méditerranée et les populations riveraines ; ils pillaient les vaisseaux, réduisaient les équipages en esclavage et faisaient de fréquentes descentes sur les côtes d'Espagne, de France et d'Italie pour enlever des hommes jeunes et forts et des femmes qu'ils envoyaient dans les harems.

Ces agressions violaient toutes les règles de la guerre, elles se produisaient en *pleine paix* et contre toutes les nations indistinctement, ce n'étaient donc évidemment que des faits de *piraterie*. Cependant grâce à l'insouciance, grâce aussi, nous le verrons plus loin, à la jalou-

sie réciproque des gouvernements entre eux, on finit par légitimer en quelque sorte les brigandages de ces forbans officiels et par reconnaître leur existence légale. La longanimité des puissances européennes à leur égard fut vraiment étonnante ; on en était arrivé à considérer leur piraterie comme une chose normale ; on signait avec eux des traités, on leur offrait des présents et les États de second ordre s'abaissaient même jusqu'à leur payer des tributs annuels afin de soustraire autant que possible leur commerce aux attaques de ces prétendus corsaires (1).

Cet état de choses se prolongea non seulement pendant tout le moyen âge mais encore, ce qui est véritablement extraordinaire, jusqu'en 1830, date de la conquête de l'Algérie par la France. Ce ne furent que les puissances de premier ordre qui tentèrent parfois de châtier les barbaresques, et encore ne le faisaient-elles que quand leur insolence et leurs rapines devenaient absolument insoutenables. D'ailleurs, les expéditions entreprises contre eux, bien que souvent très importantes, furent pour la plupart malheureuses ; nous allons en faire l'histoire.

Les premières expéditions qui furent dirigées contre les *États barbaresques* furent organisées par l'Espagne.

(1) Cette humiliation fut même parfois infligée aux grandes puissances, c'est ainsi que les États-Unis payèrent, pendant assez longtemps, un tribut aux barbaresques.

Cela se comprend d'ailleurs facilement. L'Espagne était, et de beaucoup, au commencement du *XVI^e siècle* la première puissance maritime du monde ; sa marine marchande étant très nombreuse, c'était elle surtout qui devait avoir à souffrir des déprédations des barbaresques. De plus, la guerre contre les populations du Nord de l'Afrique n'était en quelque sorte pour l'Espagne que le prolongement et la suite naturelle de la lutte qu'elle avait si longtemps soutenue sur son propre territoire contre les Arabes et les Maures. Ceux-ci en effet, chassés d'Espagne, s'étaient réfugiés dans les États barbaresques, ils y avaient excité leurs compatriotes à courir sus aux navires de commerce européens, ils étaient venus eux-mêmes grossir le nombre des corsaires ; il en était résulté un redoublement de piraterie.

En 1504, Ferdinand le Catholique tenta une grande expédition contre le port de *Mers-el-Kebir*, près d'Oran ; une forte armée navale s'empara de ce port sans grande difficulté ; en 1509 les Espagnols s'emparaient également d'*Oran* et en 1510 de *Bougie*. Effrayés par ces succès les chefs de Tunis et d'Alger firent leur soumission ainsi que presque toutes les tribus voisines qui devinrent ainsi presque feudataires de la couronne de Castille.

Mais de si belles et si rapides conquêtes ne devaient pas rester longtemps aux mains des Espagnols. En 1516 les Arabes reprenaient Alger, et ce port devenait de nouveau le repaire et le centre de toutes les pirateries,

Tunis était également repris. Plusieurs tentatives faites en 1517 et 1518 par l'Espagne pour s'emparer de nouveau d'Alger restèrent infructueuses.

Les faits de piraterie devinrent bientôt de plus en plus nombreux. En 1535, le fameux *corsaire Barberousse* était dey de Tunis ; il avait savamment fortifié cette ville qui servait d'abri à des essaims de corsaires qui écu- maient toute la Méditerranée et poussaient souvent leurs expéditions jusque sur les côtes d'Espagne, de France et d'Italie. Charles-Quint était alors à l'apogée de sa puissance ; lorsque François I^{er} dans sa lutte contre lui eut appelé à son aide Barberousse qui ravagea toutes les côtes de l'Italie, l'empereur voulut le châtier. Une vaste flotte de 500 bâtiments, portant 30.000 hommes de troupes, s'empara de Tunis et mit Barberousse en fuite.

Charles-Quint, maître de Tunis, maître aussi d'Orân qu'il avait repris aux Turcs voulut s'emparer d'Alger, il pensait mettre ainsi complètement fin aux pirateries barbaresques. Il ne se dissimulait d'ailleurs pas les difficultés de l'entreprise : Alger était très fortifié et situé dans des parages dangereux et exposés à de fortes tempêtes. Il équipa donc une flotte très considérable, formée des marines réunies d'Italie et d'Espagne, portant plus de 40.000 hommes d'excellentes troupes et commandée par ses meilleurs généraux et hommes de mer. Cette formidable expédition fut anéantie par une terrible tempête ; Alger resta aux mains des infidèles, qui, peu à peu, étendirent de nouveau leur domination sur toutes les villes de la côte.

Les efforts de l'Espagne contre les barbaresques n'avaient donc produit aucun résultat durable. La France allait essayer à son tour de les réduire, et nous verrons que malgré des succès, d'ailleurs plus apparents que réels, elle ne put atteindre le but qu'elle s'était proposé.

Charles V avait cédé l'île de Malte en toute propriété aux *chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem* en leur donnant la mission de surveiller les barbaresques ; ils se consacrèrent à cette tâche et jusqu'en 1798, date à laquelle Malte fut reprise par la France, ils cherchèrent à mettre un frein à leur piraterie. Mais leurs efforts ne devaient jamais aboutir à un résultat décisif car ils ne pouvaient que courir sus, sur mer, aux navires pirates, et n'avaient pas les moyens d'aller attaquer et ruiner les ports qui leur servaient de refuge et d'où ils sortaient de plus en plus nombreux. Charles V ordonna aussi contre les barbaresques une expédition qui fut mal combinée et resta sans effet ; elle se composait cependant de 100 vaisseaux et 20 galères, portant 30.000 soldats.

Cet échec et ceux que subit l'Espagne découragèrent les puissances européennes ; on regarda les barbaresques comme inattaquables et on ne tenta plus rien contre eux. On organisa simplement en manière de représailles et pour compenser un peu les dommages que ces corsaires causaient au commerce une sorte de course permanente contre eux, au moyen de navires équipés

dans tous les ports du midi. Ces croisières durèrent jusqu'au règne de Louis XIV et c'est sur des vaisseaux ainsi armés contre les infidèles que *Tourville* fit ses premières campagnes.

En 1665, deux expéditions, commandées par le duc de *Beaufort*, furent tentées contre *Gigeri* et *Bougie*; malgré quelques succès partiels, elles n'eurent aucun résultat.

Nous arrivons maintenant aux expéditions les plus sérieuses qui furent jamais entreprises contre les barbaresques avant la conquête de l'Algérie; le nom de *Duquesne* s'y trouve intimement lié.

Après la paix de Nimègue qui venait de consacrer sa puissance, Louis XIV crut qu'il était indigne de lui de laisser se continuer, si près de la France, des pirateries qui rappelaient les plus mauvais temps du moyen âge; les plaintes des commerçants devenaient de plus en plus nombreuses, il fallut se décider à agir. La première expédition de Duquesne ne fut pas heureuse; elle eut lieu en 1681. A la suite de quelques rapines commises par des corsaires Tripolitains, Duquesne poursuivit ces corsaires qui s'étaient réfugiés à *Scio* et détruisit en partie cette ville; il mit ensuite le blocus devant elle.

L'île de *Scio* appartenait à la Turquie, le sultan éleva de vives réclamations, et, à la suite de négociations dans lesquelles notre ambassadeur à Constantinople montra fort peu d'énergie, Duquesne fut obligé de lever son blocus, et la France dut même payer une forte indemnité au sultan.

Après cette humiliation, Louis XIV voulut prendre sa revanche et une expédition vigoureuse fut résolue : ce fut celle que commanda Duquesne en 1682 et 1683. Le 11 juillet 1682, Duquesne partait de Toulon avec 11 vaisseaux et cinq galiotes à bombes qui venaient d'être inventées par l'ingénieur Renau et allaient faire leurs débuts en bombardant Alger. Le bombardement dura jusqu'au milieu de septembre ; à ce moment, Duquesne fut forcé par le mauvais temps de se retirer et laissa simplement quelques vaisseaux pour continuer le blocus d'Alger. Il revint l'été suivant et reprit le bombardement qui se prolongea jusqu'au mois d'octobre. Les Algériens demandèrent enfin la paix ; elle fut signée au mois d'avril par l'intermédiaire de Tourville. L'expédition de Duquesne s'était en somme réduite à un long bombardement d'Alger.

Le traité de 1684 avait été conclu pour cent ans : le dey s'engageait à ne retenir dorénavant comme esclaves aucun français ni aucun passager de vaisseau français ; à ne faire aucune prise dans un espace de 10 lieues des côtes de France ; à empêcher ses sujets de prendre des lettres de marque chez les adversaires de la France ; enfin le dey renonçait à tout droit de visite ou de contrôle sur les vaisseaux français.

Duquesne est l'auteur de plusieurs mémoires fort remarquables sur les corsaires barbaresques. Il avait vu clairement qu'on ne pourrait jamais les réduire tant qu'on n'aurait pas un établissement fixe sur la côte

d'Afrique. Il demande donc que la France s'établisse à *Hippone*, à *Tripoli* ou à la *Goulette*. Il demande aussi la création d'une escadre légère, spécialement destinée à la poursuite des corsaires. Enfin il ajoute qu'il est indispensable de combler le port d'Alger, car, dit-il, « tant qu'on laissera aux corsaires d'Alger la liberté de sortir pendant l'automne et l'hiver, ils incommoderont fort le commerce parce que ce sont les 6 mois de l'année où il est le plus fréquent, qu'à ce moment les galères ne peuvent tenir la mer, et que parmi les vaisseaux du roi, il n'y en a que très peu qui soient en état de leur donner la chasse ».

Duquesne avait raison en demandant un établissement *permanent* sur la côte d'Afrique ; conclure simplement des traités avec les États barbaresques était un métier de dupe ; on en eut bientôt la preuve.

L'expédition d'Alger avait coûté énormément d'argent à la France, et, cependant, on peut dire qu'elle n'aboutit à rien, car le traité qui la termina, bien que donnant en apparence toute satisfaction à la France, ne lui fut d'aucune utilité. Ce traité, en effet, comme d'ailleurs tous ceux que l'on a conclus avec les barbaresques, ne fut pas respecté par ceux-ci ; leurs pirateries et leurs déprédations reprirent de plus belle.

En 1685, on organisa une nouvelle expédition, confiée cette fois au maréchal *d'Estrée* ; elle fut dirigée contre Tunis qui avait, à maintes reprises, violé le traité qu'elle avait conclu avec la France après l'affaire de Scio, et

Tripoli dont les corsaires étaient la terreur de notre commerce. L'expédition d'Alger avait coûté si cher à la France que, cette fois, on chercha à couvrir les frais de la guerre en exigeant des barbaresques de fortes indemnités. Tripoli fut bombardé, dut restituer les Français qui avaient été réduits en esclavage et payer une grosse contribution ; de même Tunis dut payer une importante rançon.

Ces contributions de guerre furent l'unique résultat de ces campagnes dont le commerce ne retira aucun avantage durable. On avait cherché avant tout, pour remplir les coffres de l'État, à faire payer aux corsaires de grosses indemnités ; mais ces indemnités quelque considérables qu'elles fussent n'avaient même pas pu couvrir les frais des expéditions. De plus, elles ne pouvaient en aucune façon avoir pour effet d'assurer la sécurité du commerce et de mettre fin aux pirateries. A ce moment les corsaires d'Alger violaient déjà ouvertement le traité qui avait été conclu pour cent ans avec la France en 1684, si bien que le maréchal d'Estrée dut envoyer le chevalier de Tourville faire une démonstration devant Alger, démonstration qui n'eut d'ailleurs aucun résultat.

En somme, les expéditions de Louis XIV malgré les grands sacrifices qu'elles avaient nécessités n'avaient pu mettre un terme à la piraterie qui désolait la Méditerranée. Cet insuccès découragea les gouvernements et les dissuada de rien tenter désormais contre les corsai-

res barbaresques. On avait reconnu qu'il n'y avait rien à gagner à entrer en lutte avec eux ; il était prouvé, par les rançons obtenues à grands frais par le maréchal d'Estrée, qu'on en pouvait tirer à peine de quoi couvrir le 1/3 des dépenses de l'armement.

On se contenta donc désormais d'essayer, en leur faisant craindre la guerre, de faire respecter les traités qu'on leur avait imposés, la terreur seule, en effet, pouvant garantir avec ces États la foi des traités. De là la présence fréquente de nombreuses divisions faisant des démonstrations et des croisières sur les côtes du Nord de l'Afrique. Malgré tout cela d'ailleurs on n'obtenait qu'une observation bien imparfaite des traités, car les barbaresques n'hésitaient jamais à les rompre dès qu'ils y trouvaient leur intérêt.

En somme, jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, malgré les traités, malgré les croisières, on eut toujours les mêmes reproches à faire aux barbaresques : bâtimens français pillés et insultés, prises faites sur des nations alliées ou amies dans les 10 lieues de nos côtes (cette distance avait été, on l'a vu, stipulée dans le traité de 1684), enlèvement de missionnaires ou de Français sur le littoral. Et il fut presque toujours impossible d'obtenir satisfaction de ces abus ; car les chefs invoquaient ou bien leur ignorance des faits, ou bien que les plaintes étaient exagérées, ou bien que les agressions avaient été provoquées par la cupidité des marchands (ce qui était vrai souvent), ou bien enfin qu'ils n'avaient pas l'auto-

rité nécessaire pour empêcher ces abus et en faire justice. On était forcé de se payer de ces raisons pour éviter une rupture ouverte qu'on savait devoir être toujours inutile et désastreuse dans ses résultats.

Une autre raison engageait aussi à ménager les barbaresques et à tolérer leurs rapines ; elle est curieuse parce qu'elle se rattache aux *idées économiques* du temps et à cet esprit de *jalousie commerciale* qui fut, nous l'avons vu, l'une des principales causes du développement de la course. On était porté à considérer les corsaires barbaresques comme les *auxiliaires gratuits*, qui contribuaient fort à ruiner la marine marchande non seulement des nations avec lesquelles la France était en guerre, mais aussi celui des nations amies, comme l'Espagne, dont le commerce portait ombrage à celui de la France. On évitait donc soigneusement de mécontenter ces singuliers auxiliaires : ainsi, quoiqu'il fut en apparence enjoint aux capitaines de garder les esclaves qui, s'enfuyant des États barbaresques, viendraient se réfugier sous le pavillon de la France, il était secrètement ordonné à ces capitaines de ne point favoriser ces évasions qui pouvaient devenir des causes de rupture. De même, pour ne pas faire connaître aux barbaresques à quel point les galères regorgeaient de Tunisiens, Algériens, etc..., on évitait autant que possible les ambassades barbaresques et on cachait les *chiourmes* à leur vue avec un soin extrême.

En 1699, on fit la paix avec les Tripolitains avec qui

on était en guerre depuis quelque temps et on leur accorda même la remise de 28.000 piastres qu'ils devaient encore sur leur rançon de 1505, *à la condition qu'ils déclareraient la guerre aux Anglais.*

L'esprit de rivalité haineuse qui portait chaque puissance européenne à user de tous les moyens pour ruiner le commerce des autres nations, avait donc conduit à légitimer en quelque sorte les pirateries les plus détestables et à accepter, avec des forbans qui auraient dû être mis hors la loi, des compromissions honteuses.

Cet état de choses devait se continuer pendant tout le *XVII^e siècle* et entraver toute répression énergique. La politique vis-à-vis des puissances barbaresques devait rester faible et tremblante. On continua à traiter avec eux, à leur accorder l'entrée des ports de France, à leur y fournir même des munitions et des agrès ainsi qu'il ressort des *Capitulations* entre la France et la Porte qui furent encore renouvelées le 18 mai 1740. On finit même par reconnaître tacitement à leur profit un droit de visite sur tous les navires marchands.

Bien plus, les capitaines de navires français qui, jaloux de l'honneur du pavillon, se refusaient à obtempérer aux injonctions des navires algériens, étaient exposés à se voir blâmés par le gouvernement. C'est ainsi que le capitaine du brick le *Saint-Adrien* qui, le 14 octobre 1734, avait refusé de se conformer aux ordres d'un navire algérien et s'était bravement défendu contre lui,

se vit l'objet de blâmes (1). De même, en 1748, le commandant du *Tavignon*, de Saint-Malo, refusa de montrer son passeport à deux chébecs algériens ; il fut conduit par eux à Alger où son navire et sa cargaison furent confisqués ; à son retour à Marseille, il fut jeté en prison et le ministre déclara que si un capitaine tombait à l'avenir dans un pareil cas, il serait encore plus sévèrement puni (2). En 1751, les mêmes faits se renouvelèrent encore pour un navire de Nantes.

De semblables façons d'agir semblent à peine croyables, il est clair que les navires barbaresques dénommés corsaires n'étant que des pirates, reconnaître à leur profit un *droit de visite* sur les navires marchands qu'ils pillaient et confisquaient si souvent était une singulière inconséquence. Loin de leur reconnaître ce droit, on aurait dû, au contraire, requérir tous les navires, de leur courir sus et leur refuser toute nationalité comme pirates. Au lieu d'agir contre eux avec rigueur on cherchait, par mille bassesses, à se garantir de leurs ravages : les puissances de premier ordre se contentaient d'un respect relatif de leurs pavillons ; les autres nations, afin d'obtenir pour leurs navires marchands et leurs sujets une immunité qui n'était d'ailleurs pas toujours respectée, se voyaient dans la triste nécessité de payer aux États barbaresques un tribut annuel. Lors de la Révolution française, l'Espagne, l'Italie et les

(1) Adm. de la marine, *Lettres de la Cour*, 21 novembre 1734.

(2) Adm. de la marine, *Lettres de la Cour*, 22 décembre 1748.

États-Unis eux-mêmes subissaient encore cette honte.

Les puissances européennes, se paralysant l'une l'autre par de mesquines jalousies, laissaient se perpétuer un état de choses digne des temps barbares. En 1770, l'abbé *Reyneval* écrivait : « A quel peuple est réservé de briser les fers que nous forge l'Afrique et d'arracher ces épouvantails qui glacent d'effroi les navigateurs ? Aucune nation ne peut le tenter seule, et si elle l'osait, peut-être la jalousie des autres y mettrait-elle des obstacles, secrets ou publics », et il proposait, pour agir contre eux, une coalition des États européens.

En 1802 encore, deux navires français furent saisis, un officier molesté, un équipage fait prisonnier, enfin un navire napolitain pris dans les eaux des îles d'Hyères. En réponse aux plaintes qu'on lui adressa à ce sujet, le dey eut l'insolence d'exiger un tribut annuel de la France, comme ceux qu'il recevait des puissances secondaires. Napoléon agit vigoureusement et, apprenant à quelle puissance il avait affaire, le dey se hâta de se soumettre, nous rendit satisfaction et promit de respecter les navires français et italiens.

En 1815, à la suite de nombreux abus, une escadre des États-Unis se présenta devant Alger pour réclamer la suppression du tribut qu'ils avaient payé jusque-là ; le dey fut forcé d'implorer la paix et de renoncer au tribut.

En 1816 nouvelle démonstration : *lord Exmouth*, à la tête d'une flotte de 700 bouches à feu, bombardâ Alger.

Il obtint la liberté des esclaves chrétiens, et le dey promit de ne plus réduire ses prisonniers en esclavage.

Mais toutes ces promesses, arrachées par la force, ne signifiaient pas grand'chose. Eût-il même eu l'intention de les tenir, le dey n'en aurait pas eu les moyens, son autorité, quoique tyrannique, étant fort incertaine. Le seul moyen d'arriver à un résultat sérieux et durable était de s'établir sur la côte d'Afrique d'une façon permanente. En 1830, la France commençait la conquête de l'Algérie qui allait enfin mettre un terme à des abus qu'un concours spécial de circonstances avait contribué à perpétuer si longtemps.

TITRE II

RÉGLEMENTATION DE LA COURSE

La course, que nous venons de suivre dans son développement et dans ses applications successives, fut l'objet d'une *réglementation* très minutieuse. On chercha ainsi à en atténuer les inconvénients et les excès et à lui donner autant que possible, en la mettant sous le contrôle du gouvernement, les allures d'une guerre civilisée et régulière. Cette réglementation n'a nullement été abrogée par la *Déclaration de Paris* qui a aboli la course ; la Déclaration de 1856 en effet, comme nous le verrons plus loin, n'est pas un *principe* de droit international, elle vécut simplement comme *convention* entre les puissances qui l'ont signée ; elle ne s'oppose donc pas à ce que ces puissances délivrent des lettres de marque contre les nations non signataires (États-Unis, Espagne, Mexique) ou même contre les nations signataires qui manqueraient à leur engagement.

Dans le cas, et, nous le répétons, cette hypothèse n'est nullement improbable, où la France se trouverait ainsi amenée à délivrer des lettres de marque, ses corsaires se trouveraient par conséquent soumis de droit

à la réglementation de la course telle qu'elle existait au moment de la Déclaration de Paris. Nous devons donc, avant d'aborder la question de l'abolition des corsaires et de son opportunité, étudier cette réglementation ; c'est là l'objet du *titre deuxième* de notre étude.

Le texte fondamental en la matière est l'*Arrêté du 2 prairial de l'an XI*. Publié par Napoléon, cet arrêté est venu accomplir en ce qui regarde la course et les prises maritimes l'œuvre de coordination que les différents codes ont faite pour les autres branches du droit. C'est donc à lui qu'il faut se référer pour connaître les règles actuellement applicables à la course.

Mais il serait peu intéressant et peu instructif de s'en tenir uniquement à l'étude de ses dispositions. La plupart des règles de la course ont une origine fort ancienne et ont passé par bien des changements avant d'être inscrites et codifiées dans l'Arrêté de Prairial ; il est donc indispensable, pour bien connaître leur portée et leur but, de les suivre depuis leur origine et d'en faire l'étude historique ; c'est ce que nous nous efforcerons de faire.

Notre étude de la réglementation de la course se divisera en *deux sections* ; nous verrons dans la première les dispositions qui sont *spéciales aux corsaires* et ne s'appliquent qu'à eux : *lettres de marque ; cautionnement ; composition de l'équipage ; sociétés pour la course...* Dans la seconde section prendront place les dispositions *communes aux corsaires et aux croiseurs*

de l'Etat : règles sur le *parillon* ; la *visite* ; la *saisie* et ses suites ; la *reprise* ; la *liquidation des prises* ; nous étudierons d'ailleurs ces règles au point de vue surtout de leur application aux corsaires. Enfin nous exposerons l'histoire des *Tribunaux de prises* et de l'influence que la pratique de la course a eue sur leur évolution.

SECTION I

RÉGLEMENTATION SPÉCIALE AUX NAVIRES ARMÉS EN COURSE.

CHAPITRE PREMIER

DE LA LETTRE DE MARQUE.

Origine et but des lettres de marque.

C'est la France qui a la première établi par un texte formel l'obligation pour les corsaires d'une commission en course ou lettre de marque. L'article 3 de l'*Ordonnance du 13 novembre 1400*, est le premier texte que nous possédions sur la matière.

L'*Ordonnance de François I^{er}* de 1543 (art. 18), celle de *Henri III* de 1584 (art. 30), celle de *Louis XIII* de 1560 (art. 3), enfin celle de *Louis XIV* de 1681 (art. 1^{er}, titre : *des prises*) ont reproduit sur ce point les dispositions de l'*Ordonnance de 1400*, œuvre de *Charles VI*.

M. *Hautefeuille* dans son *Histoire du droit maritime international*, émet l'opinion que la nécessité d'une autorisation de l'État pour armer en course, fut procla-

mée dans le midi de l'Europe *dès la fin du XIII^e siècle*. Voici ce qu'il dit à ce sujet : « Dès l'année 1298, les lois de Pise soumettaient les armateurs en course à donner, avant de quitter le port, une *caution* pour répondre des dommages qu'ils pourraient causer aux navigateurs, nationaux ou étrangers, mais non ennemis de la République. Or il me paraît certain que cette mesure dut être postérieure à celle de l'autorisation ; dans tous les cas, elle ne peut être antérieure, puisque le fait de donner caution entraîne avec lui une demande d'autorisation ; les lois de Gènes de 1313 et 1316 imposent la même obligation aux armateurs en guerre. » — M. de Martens, dans son *Traité des armateurs*, prétend au contraire que l'usage des lettres de marque ne s'introduisit qu'un siècle plus tard, c'est-à-dire au moment de la publication de l'Ordonnance de Charles VI.

Quoi qu'il en soit, cette obligation imposée aux corsaires se justifie par plusieurs raisons. La raison initiale, celle qui rendit nécessaire l'Ordonnance de 1400, est une raison *pratique* : il était devenu absolument nécessaire de surveiller étroitement les corsaires dont les excès et les pillages continuels sur les alliés et sur les sujets du roi de France portaient des coups funestes au commerce maritime. La course, sans règles et sans moyens d'en assurer l'exécution, dégénère rapidement en piraterie : le meilleur moyen de la contenir dans les limites de la justice est évidemment de n'accorder l'autorisation d'armer des navires qu'à des marins honora-

bles et sur lesquels on puisse garder un moyen de contrôle : c'est précisément ce que permet de faire l'obligation de la commission en course. La lettre de marque nous apparaît donc à cette époque comme un moyen de surveillance et de police de la course. Plus tard, grâce aux progrès du droit public, il vint se joindre à cette raison purement *pratique* une raison *juridique*.

D'après le droit moderne, l'État seul a le droit de faire la guerre, et tout ce qui est pris sur l'ennemi lui appartient ; il faut donc qu'il renonce expressément à son droit pour que les corsaires puissent être reconnus comme belligérants et profiter de leurs prises. Ainsi se justifie la commission en course qui devient la *délégation*, l'abandon que l'État fait de certains de ses droits à des particuliers. C'est pour cela aussi que les vaisseaux de commerce armés qui veulent s'assurer la propriété des prises qu'ils pourront faire doivent prendre aussi des commissions : elles sont alors nommées *commissions en guerre et en marchandises*.

On s'est demandé à ce sujet si les corsaires pouvaient charger des marchandises ? Malgré l'avis affirmatif de *Massé* (1) et de *Martens* (2), nous pensons avec MM. *Pistoye et Duverdy* (3) et *Hautefeuille* (4) qu'ils n'ont pas ce droit. En effet, si on le leur accordait, la police de la

(1) *Dr. commercial*, t. I, n° 163.

(2) *Essai sur les armateurs*, § 12, note P.

(3) *Traité des prises*, t. I, 62.

(4) *Nations neutres*, t. I, p. 327.

course deviendrait impossible ; les corsaires pourraient facilement, à la faveur de leur droit de commerce, détourner une partie de la cargaison de leurs prises.

Qui délivre les lettres de marque ? — C'est le souverain seul, car il s'agit là, nous venons de le voir, d'un droit de souveraineté. Jusqu'en 1789, le roi avait délégué sur ce point ses pouvoirs à l'Amiral de France (*Ord. de 1400, art. 3*) ; l'article 15 de l'Arrêté du 2 Prairial an XI donne ce droit au ministre de la marine et, dans les colonies, au gouverneur général (art. 112).

Pour être valables au regard des autres puissances, les lettres de marque n'ont pas besoin d'émaner d'un gouvernement *reconnu*, mais seulement d'un gouvernement *de fait* ; c'est là un principe généralement reconnu. Malgré cela, l'Angleterre en 1793 voulait que les neutres ne reconnussent pas comme corsaires les navires commissionnés en course par le gouvernement de la France et les traitassent en conséquence comme pirates. Dans une note remise par l'Angleterre au Danemark en 1793 nous trouvons ceci : « Les cours de justice de Sa Majesté Danoise ne peuvent, sans une contradiction manifeste, reconnaître la légalité d'une patente ou commission quelconque émanée d'une autorité qu'elle ne reconnaît pas pour souveraine. Il n'existe, en France, aucune autorité reconnue qui puisse régler la conduite des armateurs, et à laquelle un gouvernement neutre puisse avoir recours pour les punir de l'in-

fraction de ces règles, sans l'observance desquelles ils ne sont plus des armateurs mais des pirates. »

Le Danemark n'accepta pas cette théorie et répondit qu'il y avait en France un gouvernement de fait, qui appliquait les traités avec le Danemark, qu'en traitant les corsaires français comme pirates le Danemark sortirait de la neutralité, étant donné surtout que l'Angleterre elle-même, partie belligérante, ne les traitait pas comme tels (1). Au début des guerres de l'Indépendance des Provinces Unies contre l'Espagne et des États-Unis contre l'Angleterre, l'Espagne et l'Angleterre traitèrent un moment les corsaires de leurs adversaires comme pirates, mais il y avait là une situation exceptionnelle, qui vient de ce que ces puissances considéraient leurs adversaires comme des *rebelles*.

Conséquence de l'absence de commission. — Les prises faites sans lettre de marque appartiennent à l'État (arrêts dans ce sens du Conseil des prises des *17 thermidor an IX*, *7 nivôse an X*, *13 nivôse an X*), c'est un principe qui a toujours été strictement appliqué ; Valin (V. p. 22, *Traité des prises*) cite plusieurs applications rigoureuses de cette règle, faites dans le courant du *XVIII^e siècle*.

Une prise faite dans ces conditions peut même entraîner des peines corporelles contre le capitaine cap-

(1) V. *Recueil de Martens*, t. V, page 238. *Causes célèbres du droit international*, par Cussy.

teur (1) (*arrêté du 2 prairial an XI, art. 34*). L'article 34 de l'Arrêté de Prairial est venu cependant apporter à ce principe une exception dans le cas de prise faite par un bateau marchand en état de *légitime défense*. Enfin une autre exception a été faite par la *Loi du 8 Vendémiaire an II* qui dispose : « Les bateaux, barques et autres bâtiments ennemis enlevés par des français prisonniers chez les puissances avec lesquelles la nation française est en guerre sont déclarés de bonne prise au profit des capteurs (2). » Cette loi a été rendue dans des circonstances toutes spéciales : trois Français prisonniers en Angleterre s'étaient emparés d'une barque anglaise sur laquelle ils s'enfuirent et revinrent en France. L'administration réclama cette prise comme faite sans lettre de marque ; à la suite d'une pétition faite à la Convention, la Loi du 8 Vendémiaire fut édictée. Elle est fort légitime ; les prises faites par des prisonniers pour s'enfuir sont faites dans des circonstances tellement exceptionnelles, elles nécessitent de la part des capteurs de telles qualités de courage et d'audace et leur font courir de si grands dangers qu'il n'est que juste de faire exception en leur faveur au principe général ; ces prises, d'ailleurs, ne sont faites que sous l'empire d'une nécessité pressante et ne sont nullement déterminées par la cupidité et l'espoir du gain.

(1) Arrêt en ce sens : *Cons. d'Etat, 31 mai 1807*.

(2) Arrêt en ce sens : *Conseil des prises, 26 thermidor an III*.

Conditions d'obtention de lettres de marque. — Pour obtenir une lettre de marque, la première condition est d'être *citoyen français* ou, en pays étranger, immatriculé comme tel sur les registres des commissariats des relations commerciales (*art. 76, arrêté du 2 prairial an XI*). Cet article résout négativement, en ce qui concerne la France, la question de savoir si un neutre peut prendre commission chez un belligérant.

Si l'on se trouve en présence de neutres ayant contrevenu à cette disposition, comment les traitera-t-on ? Il faut distinguer deux cas : 1° si le neutre a été *autorisé par son gouvernement* à prendre commission il sera prisonnier de guerre (sauf au belligérant capteur à réclamer auprès du gouvernement neutre qui a violé ainsi la neutralité) ; 2° si le neutre a pris lettre de marque *malgré la défense de son gouvernement*, il sera traité comme pirate ; sauf naturellement par les nations qui admettent qu'on peut délivrer des lettres de marque aux neutres, car, pour celles-ci, elles doivent bien accepter que leur adversaire fasse comme elles, au moins à titre de représailles.

En France, l'*Ordonnance de 1650*, article 4, dispose : « Faisons en outre défense expresse à tous capitaines de marine, nos sujets, domiciliés et non domiciliés dans notre royaume et pays de notre obéissance de prendre commission d'aucuns rois, princes ou républiques étrangers ni arborer d'autre bannière que la nôtre pour faire la guerre ... voulant que leur procès leur

soit fait comme pirates, jusqu'à sentence définitive inclusive. »

L'*Ordonnance de 1681* (1) et l'*Ordonnance du 5 septembre 1718* prononcent aussi la mort dans ce cas ; mais la *Loi du 10 avril 1825*, tout en conservant l'appellation de pirates aux contrevenants, ne les punit plus que de la réclusion.

Presque tous les peuples maritimes ont des dispositions analogues. En Angleterre ce principe est posé par un *Statut de Georges III* (2). Il a encore été expressément reconnu dans divers traités (3) ; de plus, lors de la guerre de l'Indépendance américaine et, plus récemment, lors de la guerre de Crimée, un certain nombre de puissances ont défendu à leurs sujets de prendre des lettres de marque chez les belligérants et même de s'intéresser dans des armements faits à l'étranger. Il y a donc, en faveur de ce principe, une pratique à peu près générale.

Reste à examiner quelle est la situation des puissances qui n'ont pas promulgué de règlements analogues à ceux dont nous venons de parler ou qui ne se sont pas liés par des traités.

MM. *Pistoye et Duverdy* (4) semblent admettre qu'une

(1) V. titre IX, article 3.

(2) V. *Statut* 59, chap. LXIX.

(3) France et Danemark, 1669 ; France et Hollande, 1739 ; France et Etats-Unis, 1778 ; Hollande et Etats-Unis, 1783 ; Prusse et Etats-Unis, 1785 ; Angleterre et Etats-Unis, 1794.

(4) V. *Traité des prises*, t. I, page 177.

telle nation pourrait, sans violer les devoirs de la neutralité, permettre à ses nationaux de prendre des lettres de marque, à condition de rester *impartiale* entre les belligérants, c'est-à-dire de les autoriser à prendre des lettres de marque chez l'un et chez l'autre. Les mêmes auteurs ajoutent, d'ailleurs, qu'une telle façon d'agir sera rarement admise par des belligérants. Mais voici l'unique raison qu'ils en donnent : « Si cette hypothèse se présentait (l'autorisation par un gouvernement neutre à ses nationaux de prendre des lettres de marque chez l'un et chez l'autre belligérant), les belligérants pourraient encore se plaindre de la conduite de la nation qui agirait ainsi ; ils pourraient lui dire : la décision que vous avez adoptée prouve que, si vous autorisez vos sujets à prendre part à la guerre, ce n'est pas pour aider l'un de nous à triompher et pour amener la fin de la guerre, mais que vous avez uniquement pour but de vous enrichir par la capture des bâtiments marchands des deux ennemis. La course n'est donc pas alors pour vous un moyen de guerre, c'est un moyen de piraterie et de pillage. Nous traiterons vos nationaux comme des pirates et des forbans. »

Il nous semble qu'il y a une autre raison, bien plus générale et péremptoire, qui prohibe absolument une telle façon d'agir : c'est qu'un gouvernement neutre, en autorisant ses nationaux à prendre des lettres de marque, même chez les deux belligérants, violerait gravement les devoirs de la neutralité. La neutralité en

effet est *essentiellement* et *uniquement* la non-participation aux hostilités ; il serait dangereux d'y faire intervenir l'idée d'impartialité, car cette impartialité serait toujours apparente et non pas réelle. Le devoir du neutre, c'est de rester *absolument en dehors des hostilités*, de ne se mêler en rien à la guerre ; c'est là ce que les belligérants sont en droit d'exiger de lui ; c'est à cette condition seulement qu'il acquerra le droit de se prévaloir des règles qui assurent l'indépendance de ses nationaux et la continuation de son libre commerce (autant, du moins, qu'il n'est pas incompatible avec les opérations militaires des belligérants). Il n'y a donc plus neutralité si le neutre accorde à la fois aux deux belligérants des avantages égaux ; il est facile de comprendre, en effet, qu'il y aura toujours, dans la nation neutre, des intérêts ou des sympathies qui pousseront ses nationaux à venir en aide seulement à l'un des belligérants et rendront ainsi absolument illusoire l'idée d'impartialité.

Voilà, croyons-nous, la véritable raison qui enlève absolument au neutre la faculté de prendre des lettres de marque.

D'ailleurs, en dehors de cette raison juridique et fondamentale, il est certain que le neutre qui sollicite une commission en course est très peu digne d'intérêt. « C'est pour les étrangers, dit *Vattel* (1), un métier

(1) V. *Droit des gens*, l. VIII, ch. XII, § 229.

honteux que celui de prendre des commissions d'un prince pour pirater sur une nation absolument innocente à leur égard. La soif de l'or est le seul motif qui les y invite et la commission qu'ils reçoivent, en les assurant de l'impunité, ne peut laver leur infamie. »

Massé (1) a soutenu que le neutre qui prend commission chez un belligérant se *dénationalise* et devient, pour ainsi dire, le sujet du prince qui l'a commissionné. C'est là certainement une erreur, et ce qui le prouve c'est que l'équipage d'un corsaire doit être, d'après le droit des gens, composé en majorité de sujets du prince dont il porte le pavillon, et cela sous peine, pour le contrevenant, d'être traité comme pirate.

Quant à la proportion qui doit exister dans l'équipage des corsaires, entre les matelots nationaux et les matelots étrangers, elle varie selon les législations. En France, sous le règne de Louis XIV, les armateurs pouvaient employer des marins étrangers jusqu'à concurrence des $\frac{2}{3}$ de l'équipage. D'après l'article 10 de l'Arrêté de Prairial, les *trois cinquièmes* (2) doivent être français ; de plus, il ne peut être embarqué sur les corsaires que *un huitième* de matelots inscrits et en état de servir sur les navires de guerre sans autorisation du ministre

(1) V. *Droit commercial*, t. I, n° 615.

(2) Les $\frac{2}{5}$ pourront donc être formés de marins étrangers ; c'est là une *dérogation* à la règle générale qui s'explique par le désir de favoriser les armements en course ; l'article 2 du *Décret du 21 septembre 1793* dit en effet que pour qu'un navire soit français il faut que les officiers et les $\frac{3}{4}$ de l'équipage soient français.

de la marine (*art. 9*) ; cette disposition a pour but d'empêcher que, comme cela se produisit souvent pendant la Révolution, les armements en course ne nuisent au recrutement des vaisseaux de l'État.

Il nous faut maintenant prévoir le cas où un même armateur aurait pris commission à la fois chez les deux belligérants ; dans ce cas il doit être évidemment traité comme pirate, car il n'a certainement qu'un but : le pillage. Toutes les nations sont d'accord sur ce point. L'Ordonnance de la marine (titre : *des prises*, art. 5) prononçait en ce cas la peine de mort ; l'*Arrêté de Prairial* et la *Loi du 10 avril 1825* ont substitué dans ce cas à la peine de mort celle des travaux forcés à perpétuité (1). On n'admet même pas qu'un corsaire puisse prendre des lettres de marque chez deux alliés. Cela se comprend très bien, car il agit en ce cas uniquement dans un but de lucre ; on ne retrouve plus ici ce qui rehausse la course et la légitime jusqu'à un certain point : le désir de défendre sa patrie et de venir en aide à ses armes.

L'*article 17* de l'*Arrêté de Prairial* défend de prendre une lettre de marque sous un autre nom que celui du véritable armateur sous peine de nullité et d'une amende de 6.000 francs (2) appliquée à l'armateur et au prête-nom. Cette disposition a pour but d'empêcher certains abus qui se produisirent souvent au commencement de la Révolution : des armateurs, généralement riches, pour

(1) V. arrêt Conseil d'État, 23 avril 1823.

(2) Art. 15, loi 27 vendémiaire an II.

se soustraire aux condamnations à dommages et intérêts excédant le cautionnement envers les victimes de leurs injustices, prenaient un prête-nom insolvable.

Formalités d'obtention des lettres de marque. — Les demandes de lettres de marque doivent être faites aux administrateurs de la marine ou aux consuls (appelés lors de la rédaction de l'Arrêté de Prairial *commissaires des relations extérieures*). Avant de les accorder, on vérifie la solidité du bâtiment, la solvabilité de l'armateur ; de plus le capitaine présenté doit produire certaines justifications de sa capacité (*art. 18, arrêté de prairial*).

La durée des lettres de marque est de 6, 12, 18 ou 24 mois à compter du jour de leur enregistrement au bureau de l'Inscription maritime du port de l'armement (*art. 19*) ; elles ne peuvent être prolongées qu'avec l'autorisation spéciale du Ministre de la marine (*art. 22*). Si une prolongation de lettres de marque a été accordée illégalement, les prises faites par les corsaires sont confisquées au profit de l'Etat, mais le corsaire ne doit pas être traité comme pirate, car il y a plutôt ici faute de l'Etat que faute de l'armateur. En raison même de cette circonstance, le gouvernement pourrait abandonner à titre tout gracieux au corsaire tout ou partie des prises par lui faites.

L'article 23 de l'Arrêté de Prairial déclare les administrateurs de la marine et commissaires des relations extérieures (consuls) personnellement responsables des

lettres de marque à eux envoyées par le Ministre de la marine quand ils n'ont pas exigé que les corsaires à qui ils les remettent satisfassent à toutes les conditions de la loi. Cette disposition avait été nécessitée par de grands abus qui avaient eu lieu auparavant, surtout sous le Directoire : des commissaires et administrateurs délivraient des lettres de marque sans exiger des armateurs des formalités et justifications requises, ce qui était particulièrement grave, car alors ces corsaires, n'étant plus retenus par la crainte d'avoir à payer des dommages et intérêts, ne se faisaient pas faute d'enfreindre les règles de la course.

CHAPITRE II

§ 1. — Du cautionnement et des dommages-intérêts.

Historique du cautionnement. — Tout armateur de bâtiment armé en course est tenu de fournir une *caution* qui réponde à ses actes (*arrêté de prairial, art. 20*).

Cette obligation n'a pas toujours existé, elle ne fut établie en France que par l'*Ordonnance du 23 février 1674*, rendue à la suite d'actes de piraterie commis dans la Méditerranée par des corsaires provençaux.

La France avait été précédée sur ce point par une ordonnance rendue en 1536 par *Pierre d'Aragon* et qui pose dans son *article 20* le principe du cautionnement mais sans en fixer la quotité. Avant 1674 on se contentait, en France, d'une simple caution juratoire. Cette obligation résultait des articles 2 et 3 de l'*Ordonnance de 1400*, et avait été renouvelée par les *Edits de 1517* (art. 1 et 2) et de 1543 (art. 17) et par l'*Ordonnance de 1584* (art. 29).

On reconnut bien vite que la caution juratoire était insuffisante et complètement impuissante à empêcher les excès des corsaires ; aussi dans divers traités on stipula l'obligation de la caution pécuniaire (1).

(1) Traités du 10 mai 1655 entre la France et les villes hanséatiques, du 3 novembre 1655 entre la France et l'Angleterre.

L'*Ordonnance de 1674* vint rendre générale, pour les armateurs, l'obligation de la caution pécuniaire. Rendue, comme nous l'avons dit, à la suite d'abus criants et de vives réclamations, elle fut même très rigoureuse en ne fixant pas le taux de ces cautionnements qu'elle laissait ainsi à l'arbitraire du gouvernement. Les conséquences de cette exagération ne tardèrent pas à se faire sentir, les armements en course se virent entravés par cette obligation excessive et indéfinie, aussi l'*Ordonnance sur la marine de 1681* limita à la somme de *15.000 livres* le taux des cautionnements.

C'était passer d'un extrême à l'autre : ce cautionnement de 15.000 livres était, dans la plupart des cas, insuffisant à réparer les préjudices causés par les corsaires aux navigateurs. Dans le traité de commerce entre la France et l'Angleterre du *26 septembre 1786*, il est stipulé (*art. 26*) que le cautionnement exigé des corsaires sera de 36.000 ou de 72.000 *livres*, selon que l'équipage est inférieur ou supérieur à 150 hommes. L'*article 20* de l'Arrêté de Prairial a reproduit cette disposition mais en portant le taux du cautionnement à 37.000 ou 74.000 *francs*. Dans le cas où le cautionnement est de 74.000 francs, il est fourni solidairement, dit l'article 20, par l'armateur, deux cautions non intéressées dans l'armement, et par le capitaine. Le principe du cautionnement est admis par toutes les nations.

Utilité des cautionnements, des dommages-intérêts. — La responsabilité des armateurs peut se trouver enga-

gée soit envers l'État qui les a commissionnés, soit envers les propriétaires et chargeurs de navires illégalement capturés. Le cautionnement garantit donc le paiement des *amendes* que les corsaires peuvent encourir comme le paiement des *dommages et intérêts* auxquels ils peuvent être condamnés envers la partie lésée. Ce sont donc les propriétaires des navires armés en course qui sont responsables des délits et déprédations commis par ces navires sur mer ; mais ils ne sont pas les seuls à encourir cette responsabilité, et de plus, elle n'est pas indéfinie. Ce sont là deux restrictions au droit commun, établies par l'Arrêté de Prairial et le Code de commerce.

L'*article 32* de l'Arrêté de Prairial dispose que les capitaines sont civilement et solidairement responsables avec les armateurs des infractions commises contre les ordres du gouvernement, soit sur les bâtiments neutres, soit sur les pêcheurs ennemis.

Avant l'arrêté de prairial, il en était autrement, et un jugement du Conseil des prises du 7 *nivôse an X* dispose que lorsque des dommages et intérêts sont adjugés à des capturés, ils doivent exercer leurs poursuites contre les armateurs du corsaire condamné et non contre le capitaine, les armateurs seuls étant responsables des prises illégales. Grâce à l'*article 32* qui nous occupe, les capturés lésés ont acquis le droit de poursuivre aussi les capitaines qui peuvent désormais être condamnés à des restitutions et à des dommages-intérêts soli-

dairement avec les armateurs. Cette disposition tend à rendre les capitaines des corsaires plus respectueux du droit des neutres : sachant qu'ils pourront être poursuivis personnellement en cas de prise illégale, ils seront forcément plus circonspects.

D'après l'article 217 du Code de commerce, les propriétaires de navires armés en course ne sont plus responsables que jusqu'à concurrence du montant de la caution, à moins qu'ils ne soient complices de délits et déprédations. C'est encore là une innovation : dans l'ancien droit, les armateurs étaient pleinement responsables des dommages et intérêts encourus et en cas d'insuffisance de la caution, le navire était vendu et le produit de la vente affecté à leur paiement.

MM. *Pistoye* et *Duverdy* (1) donnent la raison de cette disposition du Code de commerce : « Pour trouver les raisons de la restriction apportée à la responsabilité des armateurs par le Code de commerce, il suffit de se rappeler la date de la promulgation de ce Code : 1807. La France avait alors à soutenir contre l'Angleterre une formidable guerre maritime ; sa puissance navale consistait surtout en ses nombreux corsaires. On favorisait le plus possible les armements particuliers. La disposition de l'article 217 avait pour but de rendre la position des armateurs plus avantageuse et, partant, d'engager les citoyens à armer leurs navires en guerre. Il n'a pas

(1) *Traité des prises*, t. I, p. 201.

été modifié depuis, il est donc encore applicable aujourd'hui. »

C'est, en effet, sous l'empire de nécessités pressantes que l'article 217 du Code de commerce fut édicté, aussi est-il permis de se demander s'il est bien équitable et s'il ne porte pas gravement atteinte au droit des neutres. On sait que l'article 20 de l'Arrêté de Prairial qui fixe le cautionnement des corsaires à 37.000 ou 74.000 francs, avait pris pour base le traité de commerce de 1786 entre la France et l'Angleterre, où les cautions stipulées sont de 36.000 et 72.000 francs. Ces chiffres pouvaient sembler suffisants du moment qu'on admettait que la responsabilité des armateurs n'y était pas limitée, mais après la publication du Code de commerce, il n'en fut plus de même. Limiter la responsabilité des armateurs aux chiffres de l'article 20 de l'Arrêté de Prairial, c'était rendre illusoire dans la plupart des cas le recours des neutres lésés surtout dans le cas où la prise illégalement faite a été pillée, détruite ou perdue. En effet, la valeur d'une prise excédera presque toujours dans de fortes proportions le chiffre du cautionnement. Il est vrai qu'on peut soutenir que si la responsabilité des armateurs est limitée, celle de l'État qui les a commissionnés reste indéfinie, car un État est responsable des déprédations commises en son nom et par ses délégués. Mais, même en admettant cette théorie discutable, la garantie donnée aux neutres reste bien précaire. Pour mettre en jeu cette responsabilité supérieure de l'État, il faudra des

négociations diplomatiques, toujours longues et compliquées, et il est probable que l'État mettra tout en œuvre pour dégager sa responsabilité en s'abritant derrière des prétextes plus ou moins plausibles. Il est bien plus délicat et bien plus difficile d'obtenir et d'exiger justice d'un État, même ami, que d'un simple particulier.

Il est donc certain que l'article 217 du Code de commerce, s'il est très favorable aux armateurs, est très rigoureux pour les neutres, et qu'il les expose à ne recevoir bien souvent que des dommages-intérêts insuffisants. Si la France venait jamais à pratiquer de nouveau la course, l'article qui nous occupe demanderait une prompte révision, étant donné surtout que la valeur des navires marchands et des énormes cargaisons qu'ils transportent devient de plus en plus considérable.

Resterait maintenant à déterminer les cas dans lesquels les corsaires sont passibles de dommages-intérêts envers les capturés. Mais c'est là une *pure question de fait*, laissée à l'appréciation du Conseil des prises. On peut cependant poser ce principe général qu'un corsaire doit être condamné à des dommages-intérêts toutes les fois qu'une prise a été faite *sans prétexte valable*. « Mais quand même la prise serait jugée illégale et annulée, le capteur ne doit pas de dommages-intérêts, si, dans la conduite du capturé ou de ses pièces de bord, il a découvert quelque irrégularité qui a pu soulever dans son esprit des doutes sur la neutralité du na-

vire pris. Alors il y avait un prétexte plausible à la conduite du capteur, qui ne doit être condamné à payer aucune indemnité (1). »

Ainsi, le Conseil d'Etat a jugé (4 août 1815) qu'en cas de prise faite dans les eaux territoriales d'un neutre, le capturé n'a pas droit à dommages et intérêts quand la mauvaise foi du capteur n'est pas établie. Mais si un corsaire, ayant arrêté un navire neutre sans prétexte valable, se fondait sur une erreur de droit, sur l'ambiguïté ou la diversité des lois qui régissent la matière, il ne pourrait se soustraire à l'obligation de payer des dommages et intérêts (ainsi jugé par le Conseil des prises : 3 pluviôse an IX).

§ 2. — Règles concernant la composition de l'équipage
des corsaires.

Cette matière est réglée par les articles 9, 10, 11 et 12 de l'Arrêté de Prairial. Comme nous l'avons vu plus haut, il ne peut être embarqué sur les corsaires plus de 1/8 de matelots inscrits, en état de servir sur la marine régulière. Cette disposition se justifie facilement : les matelots inscrits sont avant tout au service de l'État et doivent rester à sa disposition pour les besoins de sa flotte.

Avant l'Arrêté de Prairial, la *Loi du 31 janvier 1793* et l'*Arrêté du 23 thermidor an III* portaient la quotité ci-

(1) Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, t. I, p. 192.

dessus à $1/6$, mais la difficulté de recruter les équipages des vaisseaux de l'État devint bientôt telle que ces prescriptions ne purent être respectées. D'après l'article 9 de l'Arrêté de Prairial, le ministre de la marine peut autoriser l'embarquement, sur les corsaires, d'un plus grand nombre de marins inscrits, lorsque les besoins du service ne s'y opposent pas. Quant aux marins étrangers, ils peuvent être employés sur les corsaires jusqu'à concurrence des $2/3$ de l'équipage.

La question de la *désertion* des marins corsaires a toujours vivement préoccupé les armateurs. Un règlement de l'Amirauté de Dunkerque du 18 novembre 1688 s'occupe déjà de la question. Une Ordonnance du 31 octobre 1691 porte : « Sa Majesté étant informée que la plupart des matelots qui s'engagent avec ceux qui arment des vaisseaux en mer s'absentent après en avoir reçu des avances et vont ensuite s'engager avec d'autres, ou se retirent chez eux, ce qui met les armateurs dans l'impossibilité de continuer la course..... », en conséquence, cette ordonnance prononce contre les déserteurs la restitution des avances par eux reçues, ainsi que le carcan et un mois de prison. Le *Règlement du 25 novembre 1693* reproduit ces dispositions et prononce les mêmes peines contre les matelots qui ne seront pas rendus à bord dans les vingt-quatre heures de l'appel ; ce règlement limite aussi la durée des engagements pour la course à quatre mois. L'*Ordonnance du 25 mars 1745* reproduit sur tous ces points les dispo-

sitions du règlement de 1693 ; elle supprima seulement la peine du carcan et porta la durée de la prison à deux mois en cas de récidive.

Tel était l'état de la question lors de la promulgation de l'Arrêté de Prairial. Dans son *article 13*, cet arrêté vint régler à nouveau la question de la désertion : il distingue les matelots qui désertent *dans le port d'armement* et ceux qui désertent *en cours de voyage* et, dans ces deux classes, les matelots qui ont pu être ramenés sur leur navire avant son départ et ceux qui n'ont pu être arrêtés qu'après le départ du vaisseau. Les peines, selon ces cas, consistent en la retenue de la moitié ou de la totalité des salaires ou parts de prises, la restitution des avances, la prison (huit jours) et des campagnes extraordinaires de six mois ou d'un an sur les vaisseaux de l'État, à $\frac{2}{3}$ de solde. Les parts de salaires et de prises confisqués sont attribuées à la Caisse des invalides de la marine. Enfin l'article qui nous occupe assimile aux déserteurs ceux qui s'engagent sur une fausse route ou indiquent un faux domicile.

Cette dernière disposition a été confirmée et éclairée par une *Instruction du 18 novembre 1808* et un *Règlement du 17 juillet 1816* qui disposent que les marins corsaires embarqués sous un faux nom ou fausse indication de domicile perdront la *totalité* de leurs salaires et parts de prises.

CHAPITRE III

DES SOCIÉTÉS FORMÉES EN VUE DE LA COURSE.

Il arrive très fréquemment qu'un corsaire soit armé non par un seul armateur, mais par plusieurs personnes qui forment à cet effet une *société* : « L'armement d'un navire destiné à la course exige de nombreux capitaux, il est rare qu'un armateur puisse, avec ses seules ressources, mettre un corsaire en état de prendre la mer. Le plus souvent, les frais de l'armement des navires corsaires sont faits par des sociétés. »

Les sociétés pour la course, étant si fréquentes, ont donc dû être réglementées spécialement et, de fait, l'Arrêté de Prairial s'en occupe dans ses huit premiers articles. Ces huit articles sont d'ailleurs la simple reproduction des articles 14 à 20 et 56 de la *Déclaration sur la course du 24 juin 1778*.

On peut résumer ainsi les dispositions spéciales aux sociétés formées en vue de la course : elles sont *réputées en commandite*, sauf convention contraire, soit que les intéressés soient associés par quotités fixes ou par actions ; mais toutes les règles des sociétés en commandite n'y sont pas observées : dans les sociétés en commandite ordinaires, en effet, les commanditaires

ne sont pas indéfiniment responsables, ils ne sont tenus que *jusqu'à concurrence de leur apport* ; au contraire, dans les sociétés pour la course, l'armateur peut *recourir contre ses associés* quand le produit des prises n'est pas suffisant pour couvrir les dépenses d'armement du navire (1). « La raison de cette exception, disent MM. *Pistoye et Duverdy* (2), est que les sociétés pour la course sont d'une nature toute spéciale. En général, les sociétés commerciales n'ont besoin que de capitaux pour commencer leurs opérations. Les capitaux ne suffisent pas aux sociétés pour la course, il leur faut un navire en état de prendre la mer. Si les actionnaires pouvaient refuser de l'argent aux armateurs quand le navire n'est pas encore construit, ou quand il a fait, dans un port étranger, des dépenses qu'il doit solder avant de repartir, la société ne pourrait pas remplir le but pour lequel elle a été formée et elle serait obligée de se mettre en dissolution avant d'avoir fonctionné. Pour assurer l'existence des sociétés pour la course, que l'on cherchait à encourager en l'an XI, le législateur a voulu que les actionnaires fussent tenus, même au delà de leur apport pour les dépenses nécessaires à la mise en activité de la société. »

Quoi qu'il en soit c'est là une grave exception aux règles qui régissent les sociétés en commandite, aussi a-t-on pris quelques précautions pour éviter les mépri-

(1) Arrêté de Prairial, art. 2.

(2) *Traité des prises*, t. I, p. 218.

ses et permettre aux commanditaires de se renseigner sur l'étendue de leurs obligations. C'est ainsi que l'*article 5* prescrit aux armateurs de mentionner dans les actions qu'ils délivrent la dimension du bâtiment, le nombre de l'équipage ainsi que le montant des dépenses. De même, l'*article 4* exige, dans le délai de 15 jours qui peut être prolongé de six jours, le dépôt au Tribunal de commerce du compte de construction et de mise hors.

Voici une autre exception, concernant les sociétés pour la course : d'après le droit commun, lorsqu'une société est mise en liquidation, chacun des intéressés prend une part proportionnelle à son apport ; dans les sociétés pour la course, les armateurs peuvent prélever un droit de commission sur les bénéfices (*art. 7*) ; en outre, ils peuvent forcer leurs associés à prendre part à un réarmement lorsque la course a produit des bénéfices suffisants pour entreprendre une nouvelle expédition.

En compensation, si le navire est vendu et racheté par l'armateur, les actionnaires peuvent s'imposer et conserver leur intérêt dans le réarmement (*art. 8*).

Enfin, l'*Ordonnance du 5 mai 1693* disposait : « Sa Majesté étant informée que quelques-uns des commissaires de la marine, ayant pris intérêt dans des bâtiments armés en course par ses sujets, ils ont donné dans la distribution des matelots et les expéditions nécessaires pour leur départ de préférence aux corsaires avec les-

quels ils étaient intéressés, qui ont empêché les autres d'armer et feraient tomber la course s'il n'y était pourvu, elle a fait très expresses inhibitions et défenses à tous commissaires de la marine de prendre aucune part ni intérêt dans les bâtiments armés en course directement ou indirectement, sans permission expresse, à peine, etc... » — Pour des motifs analogues à ceux exposés par cette ordonnance, l'*article 122* de l'Arrêté de Prairial fait la même défense aux officiers, administrateurs, agents diplomatiques et commerciaux et autres fonctionnaires appelés à surveiller la course ou à juger les prises ; cet article défend aussi à ces fonctionnaires de se rendre adjudicataires de marchandises provenant de prises par eux mises en vente.

SECTION II

RÉGLEMENTATION COMMUNE AUX CORSAIRES ET AUX CROISEURS DE L'ÉTAT.

Nous arrivons maintenant aux *règles qui s'appliquent à la fois aux corsaires et aux croiseurs de l'Etat*.

L'Arrêté de Prairial ne dispose pas expressément que les prescriptions que nous allons étudier sont applicables aux navires de la marine régulière, mais il n'est pas douteux qu'elles doivent leur être appliquées, car elles posent des principes généraux qui doivent être observés, aussi bien des vaisseaux de guerre que des corsaires.

Nous ne pourrions étudier ces règles dans tous leurs détails ; en effet, certaines dispositions de l'arrêté de prairial, comme, par exemple, ce qui a trait aux *jugements de prises* et aux *Tribunaux de prises*, sont d'une telle importance, forment un sujet tellement vaste qu'elles pourraient facilement faire à elles seules l'objet d'une étude importante. Nous serons donc forcé souvent de nous restreindre et d'insister plutôt sur les notions comparatives et historiques et sur les dispositions qui ont été plus particulièrement édictées en vue d'empêcher les abus de la course.

CHAPITRE IV

§ 1. — Du pavillon.

L'article 33 de l'Arrêté de Prairial prescrit d'arborer le pavillon français avant de tirer à boulet sur le bâtiment chassé, à peine de confiscation de la prise et de dommages-intérêts, s'il y a lieu. Cela est une conséquence du principe, généralement reconnu aujourd'hui, qu'un navire ne peut combattre que sous le pavillon national.

Sur ce point, l'Arrêté de Prairial est d'ailleurs beaucoup moins rigoureux que l'ancien droit français ; l'*Ordonnance du 17 mai 1696*, confirmée par celle du 18 juin 1704 et un *arrêt du Conseil du 23 juillet 1706*, défend aux vaisseaux de tirer le coup de semonce sous faux pavillon. *Valin* en donne comme raison que le coup de semonce est bien réellement le signal de l'ouverture des hostilités.

Cet usage chevaleresque était d'ailleurs propre à la France et ses adversaires en usaient tout autrement ; aussi Valin lui-même avoue-t-il (1) que, pendant la guerre de la succession d'Autriche et celle de 7 ans, les croiseurs français s'étaient mis dans l'usage, par repré-

(1) Chapitre II, section I, n° 9.

sailles, de tirer le coup de semonce sous un autre pavillon que celui du roi ; mais il s'élève contre cette pratique.

Quoi qu'il en soit, les adversaires de la France n'usant pas de réciprocité à son égard, la disposition de l'ordonnance de 1696 devait être très préjudiciable ; aussi l'Arrêté de Prairial, édicté au plus fort de la lutte contre l'Angleterre qui s'était toujours obstinée à tirer le coup de semonce sous des couleurs étrangères, modifia sur ce point l'ancienne doctrine comme nous l'avons vu plus haut. Certains auteurs estiment d'ailleurs que, aujourd'hui que les circonstances ne sont plus les mêmes qu'en l'an IX, il y aurait lieu de réformer l'article 33 de l'Arrêté de Prairial qui consacre, disent-ils, « un procédé contraire à la foi publique et à l'honneur du pavillon français ».

Il faut remarquer qu'en cas de violation de l'article 33 ci-dessus, la confiscation de la prise ne tombe que sur l'armateur et le capitaine, car l'équipage ne doit pas être privé de la part qui lui revient dans la prise (*même article*, § 2).

Enfin la *Loi du 10 avril 1825* (art. 3) dispose que les capitaines et les officiers qui ont commis des actes d'hostilités sous faux pavillons sont jugés comme pirates.

Quant au fait de pratiquer la course sous plusieurs pavillons il est assimilé également au crime de piraterie (*Arrêté de Prairial*, art. 34).

Autrefois, les Ordonnances de 1517, 1543, 1584, défendaient de se servir de faux pavillons pour reconnaître l'ennemi et déclaraient que le fait d'avoir à bord plusieurs pavillons ferait présumer le crime de piraterie dans le cas de prise d'un vaisseau allié ou neutre sans raison apparente. Ces règles sont reproduites encore dans l'*Ordonnance de 1674* (23 février), mais il n'en est plus fait mention dans l'*Ordonnance de la marine de 1681* (1).

§ 2. — De la visite.

En temps de guerre, les croiseurs des belligérants ont le droit de visiter les navires de commerce de toutes les nations qu'ils rencontrent en mer. Le *droit de visite* est une garantie essentielle pour les belligérants, d'abord parce que s'ils étaient privés de tout moyen de contrôler les pavillons neutres, les navires de commerce ennemis continueraient leurs voyages en toute liberté en arborant un pavillon neutre, ensuite parce que, même dans le cas où le navire rencontré est vraiment neutre, le belligérant doit pouvoir s'assurer qu'il ne viole pas les devoirs de la neutralité en transportant de la *contrebande de guerre*, ce qui le rendrait de bonne prise.

Nous avons vu (2) comment on fut amené à reconnaître aux corsaires ce même droit de visite que l'on désigne sous le nom de *police des neutres* ; nous avons

(1) Valin, *op. cit.*, chap. II, sect. I, n° 9.

(2) Titre I, chap. III.

constaté aussi que les corsaires ont bien souvent abusé de ce droit. Il est certain, en effet, que les corsaires, agissant principalement dans un but de lucre, n'offrent pas des garanties d'impartialité et de modération suffisantes et que mettre les neutres en quelque sorte à leur merci par le droit de police, c'était les exposer à des abus et à des dommages souvent irréparables (1).

Quoi qu'il en soit, et sans nous étendre plus longuement ici sur cette question, sur laquelle nous reviendrons, d'ailleurs, quand nous aurons à juger la course, voici les règles générales applicables à la visite :

Lorsque le croiseur a tiré le *coup de semonce*, il met en panne, en se tenant au moins à une portée de canon du navire semoncé (2). Cependant, certains traités admettent que le croiseur peut s'approcher jusqu'à une demi-portée de canon (3). Il sera, d'ailleurs, souvent impossible pour le croiseur de se conformer à cette obligation, car l'état de la mer pourra souvent ne pas permettre d'envoyer de si loin une petite embarcation pour faire la visite ; cela demanderait, de plus, un temps considérable, aujourd'hui surtout que la portée du canon est devenue si grande. La règle ci-dessus est donc peu pratique et ne sera pas souvent appliquée, comme Ortolan en fait la remarque.

Obéissant au coup de semonce, le navire semoncé

(1) Voir aussi Hautefeuille, *Hist. du dr. international*.

(2) Traité des Pyrénées, *article 17*.

(3) Traité du 11 janvier 1787, *article 31*.

doit s'arrêter et arborer son pavillon (s'il prenait la fuite, il s'exposerait à être arrêté de force et déclaré de bonne prise).

Le croiseur envoie alors une chaloupe avec un officier pour faire la visite ; mais il ne pourrait contraindre le capitaine du navire semoncé à venir à son bord lui apporter les justifications de sa nationalité et de son chargement, car si le navire semoncé se dessaisissait de ses papiers de bord, il pourrait être victime de la déloyauté du croiseur et rester ainsi exposé à être légitimement capturé. Ce cas est prévu par l'article 18 du *Traité de vendémiaire an IX*, entre la France et les États-Unis ; il est, d'ailleurs, de l'intérêt du belligérant de procéder lui-même à la visite pour éviter la fraude.

La visite consiste en l'examen des papiers de bord et la vérification du chargement.

C'est ici le lieu de remarquer que le droit de visite ne peut pas être exercé à l'égard des navires neutres *convoyés*, c'est-à-dire accompagnés par des navires de guerre de leur nationalité. Le convoi, très employé autrefois pour protéger les navires de commerce contre la piraterie, fut de nouveau mis en usage aux *XVII^e et XVIII^e siècles* pour parer aux abus qu'entraînait le droit de visite surtout lorsqu'il était exercé par des corsaires. On a discuté longtemps sur le point de savoir si le fait du convoi empêchait les navires d'être soumis à la visite et l'Angleterre prétendit souvent visiter des navires convoyés. La Suède éleva les mêmes prétentions au

milieu du *XVII^e siècle*, en 1781 et pendant la Révolution française. La *Déclaration de neutralité armée de 1800* admit expressément que les navires convoyés ne seraient pas visités et l'Angleterre, dans une Convention avec la Russie en 1801, admit le même principe. Tous les traités depuis 1825 le reconnurent aussi.

En somme, il n'y a pas de règle formelle en ce qui concerne la visite des navires convoyés ; il n'est pas douteux cependant que ces navires ne doivent jamais être visités car cela serait tout à fait contraire aux principes qui régissent les rapports des neutres et des belligérants. Le droit de visite ne se justifie, en effet, à l'égard des neutres, que parce que les États neutres ne veulent pas prendre l'obligation de contrôler leurs sujets et déclinent toute responsabilité à l'égard des fraudes que ceux-ci peuvent commettre. Il s'ensuit que quand l'État neutre est à même de contrôler ses sujets, ce qui arrive dans le cas où il fait convoier leurs navires, le droit de visite ne se justifie plus et ne doit plus être exercé.

CHAPITRE V

DE LA SAISIE ET DE SES SUITES.

§ 1. — De la saisie.

Lorsqu'après la visite le croiseur se croit en droit de *saisir* le navire, il s'empare des papiers de bord et les met sous scellés, et rédige un procès-verbal relatant les faits de la visite, le tout sous peine d'invalidation de la prise.

Ces obligations, édictées par l'*article 59* de l'Arrêté de Prairial, existaient depuis longtemps en France où elles ont été établies par l'article 43 de l'*Ordonnance de 1543* et l'article 70 de celle de 1584.

Les *articles 60 et 65* de l'Arrêté de Prairial défendent de dérober aucun papier de bord, sous peine de deux ans de prison, et de s'approprier aucun objet de la cargaison sous peine de restitution du quadruple ou de condamnations plus graves. Ces défenses ont pour but d'empêcher le pillage des prises, elles sont, on peut le dire, aussi anciennes que la course qui les a motivées, car les corsaires ont toujours été tentés de piller leurs prises. L'Ordonnance de 1400 contient les mêmes défenses, ainsi que la plupart des ordonnances posté-

rieures sur la course (1). Malgré ces défenses réitérées, il semble bien que le pillage des prises fut toujours pratiqué par les corsaires d'une façon plus ou moins apparente, ce qui indique bien que c'était là un mal inhérent à l'emploi même de la course.

Les Ordonnances de 1400, de 1543 et de 1584 montraient d'ailleurs sur ce point une certaine condescendance en permettant aux équipages corsaires de s'approprier les dépouilles des ennemis et l'argent jusqu'à concurrence de *dix écus* par homme, cela, dit l'Ordonnance de 1400, pour « donner meilleure volonté aux gens des corsaires d'eux vertueusement employer aux effets de la guerre ». Il passa dès lors en usage, malgré le silence des dernières ordonnances, que chaque homme du corsaire avait le droit de prendre les effets et bagages du marin du navire capturé dont le grade et l'emploi correspondaient au sien. Aujourd'hui, devant la défense générale de l'*article 65* de l'Arrêté de Prairial, il est certain que toutes ces honteuses pratiques sont condamnées.

Les peines portées par les articles 61 et 65 sont prononcées, non pas par les Tribunaux de prises qui ne sont que des tribunaux administratifs, mais par les Tribunaux maritimes chargés de la répression des crimes et délits de la marine de guerre. Il faut aussi remarquer que la dernière disposition de l'article 65, qui

(1) V. Ord. de 1518, *art. 8* ; de 1543, *art. 22* ; de 1584, *art. 37* ; déclaration du 1^{er} février 1650, *art. 10* ; ordonnance de 1681, *art. 20*.

frappe les délinquants, outre la restitution du quadruple de *peines plus graves, selon les circonstances*, ne peut avoir aucun sens puisque, d'après les principes de notre législation criminelle, des peines ne sont plus *arbitraires*. Ces principes étaient déjà admis en l'an IX; c'est donc manifestement une erreur de rédaction qui a fait entrer dans l'article 65 la disposition qui nous occupe.

La dernière obligation du capteur consiste à *amener* ou à *envoyer* la prise dans le port d'armement. Il ne peut relâcher avec la prise dans aucun autre port sans en prévenir immédiatement l'armateur (*art. 61, Arrêté de Prairial*). Là encore nous retrouvons le souci d'empêcher le pillage des prises. L'*article 17* de l'Ordonnance de la marine de 1881 contenait déjà une disposition semblable. Pour empêcher les soustractions que pourrait faire l'équipage au préjudice de l'armateur, il faut que celui-ci soit prévenu le plus vite possible du fait de la prise. L'État a aussi intérêt à la conservation des prisonniers faits avec la prise, c'est ce qui explique que les *Ordonnances de 1674 et 1689* ont ordonné aussi aux navires de l'État de conduire leurs prises au port d'armement. Cependant, malgré ces dispositions, l'usage s'est introduit d'amener les prises dans le premier port national où l'on peut aborder, sauf à en prévenir l'armateur.

Si le chef de prise est obligé, pour une raison de force majeure, de relâcher dans un port *allié*, les mar-

chandises ne peuvent y être vendues qu'avec la permission expresse du gouvernement. Si le capteur s'est réfugié dans un port *neutre*, il n'y peut séjourner plus de 24 heures, sauf s'il y a danger de mer (1) et il ne peut en aucun cas y vendre sa prise. D'ailleurs le cas a été prévu souvent dans ce siècle dans les Déclarations de neutralité que les neutres font au début des guerres; c'est ainsi que lors de la guerre d'Orient, les puissances neutres ont déclaré qu'elles ne recevraient pas dans leurs ports les prises faites par les belligérants, sauf en cas de danger de mer.

Des prisonniers. — L'Ordonnance de 1400 (*art. 4*) obligeait déjà le capteur à amener, avec le vaisseau pris, son équipage prisonnier; les *Ordonnances* de 1543 (*art. 20*) et de 1584 (*art. 33*) reproduisent cette disposition, qui fut même sanctionnée par une amende de 100 livres pour chaque prisonnier relâché par une *Ordonnance du 4 octobre 1660*. L'article 35 de l'Arrêté de Prairial reproduit simplement ces dispositions. Faire des prisonniers est, en effet, un moyen d'affaiblir l'ennemi et il importait que cette obligation du capteur fût sanctionnée, car les corsaires, se préoccupant peu de l'intérêt public, devaient être peu disposés à garder des prisonniers qui étaient embarrassants, pouvaient devenir dangereux et leur occasionnaient des frais.

Lorsque l'équipage de la prise est trop considérable,

(1) Ordonnance de 1681, *art. 14*.

en regard de celui du capteur, il y aurait danger évident pour celui-ci à garder tous les prisonniers ; de plus, les vivres peuvent lui faire défaut ; c'est ce qui a motivé la disposition de l'*article 36* de l'Arrêté de Prairial qui permet au capteur, quand le nombre des prisonniers excède le $\frac{1}{3}$ de son équipage, d'embarquer le surplus, ou même un plus grand nombre en cas de nécessité sur les vaisseaux neutres rencontrés en mer. Dans ce cas, le capitaine et les prisonniers doivent s'engager à faire relâcher un nombre égal de prisonniers français de même grade. Le capitaine capteur peut aussi débarquer les prisonniers dans un port neutre en cas de nécessité ; ils sont alors remis à leur consul qui s'engage à faire relâcher un nombre égal de prisonniers français de même grade. Dans les deux cas ci-dessus, le capteur doit garder le capitaine et un officier du bâtiment pris comme otages.

§ 2. — Relâche, destruction, rançonnement des prises.

Il est interdit sous peine de mort au capteur et à son équipage de détruire une prise dans le but d'en faire disparaître la preuve et d'abandonner son équipage sur une côte déserte (*arr. pr., art. 64*). Cette disposition est dans l'intérêt des armateurs. Mais il est évident qu'il y aura des cas où le capteur sera dans l'impossibilité absolue d'emmener la prise avec lui, soit parce qu'elle est en trop mauvais état, soit parce que la lenteur de sa marche compromettrait la sûreté du capteur.

Dans cette occurrence, le capteur aura à choisir entre *trois partis* :

1° Il pourra *relâcher* la prise, après en avoir enlevé les marchandises si cela est possible, et les papiers de bord, et, dans ce cas, il devra retenir aussi deux officiers du navire capturé, sauf cependant si celui-ci a un équipage tellement faible que la perte de deux hommes compromettrait sa sûreté. Ces précautions ont pour but de permettre de juger de la validité de la saisie et d'empêcher les fraudes.

2° Si le capteur est en mesure d'embarquer à son bord tout l'équipage de la prise, il pourra la *détruire* après en avoir pris les papiers qui permettront, là encore, de juger ultérieurement de la validité de la saisie.

Cette faculté pour le capteur de détruire la prise a été établie par l'*Ordonnance du 2 décembre 1693*. Quoique l'*article 62* de l'Arrêté de Prairial ne parle plus de cette pratique, on peut soutenir qu'elle est encore légale et on peut en citer un exemple dans la guerre d'Orient : deux caboteurs russes, capturés par des bâtiments de guerre français, furent coulés en 1854 ; la même pratique fut également suivie en France en 1870, notamment par le navire *le Desaix*, mais elle souleva les vives réclamations de l'Allemagne. En résumé, il nous semble que, dans l'état actuel du droit, rien ne prive le capteur du droit de détruire, en cas de nécessité, la prise par lui faite ; mais il est certain qu'il ne doit user de ce droit qu'avec la plus grande discrétion, car il peut

évidemment donner lieu à des abus et à des fraudes, surtout dans le cas où il est exercé par des corsaires.

3° Enfin le croiseur qui ne peut emmener avec lui sa prise peut prendre un troisième parti : il peut la *rançonner*.

De la rançon. — On ne voit dans nos anciennes ordonnances aucune trace de l'usage des rançons ; il n'y en est parlé que relativement aux avaries qui étaient faites par les corsaires tant aux français qu'aux amis et alliés en les rançonnant et en les mettant à contribution, et cela ne présente que l'idée du crime de piraterie, au lieu qu'il s'agit ici d'une composition *volontaire* pour le rachat de la prise que l'on suppose *légitimement faite*. — Notre Ordonnance sur la marine est la première loi que l'on connaisse qui ait permis de rançonner une prise au lieu de l'amener. C'est qu'avant ce temps-là, le commerce avait des bornes fort étroites et qu'il n'était pas encore bien établi, entre les nations en guerre, que de part et d'autre on paierait les sommes portées par les billets de rançon comme dettes légitimes.

Avant le *XVII^e siècle*, en effet, la rançon n'était employée que par les pirates qui pullulaient comme nous l'avons vu. En vain, une *Ordonnance du 9 octobre 1666* tenta de mettre un terme à cet état de choses ; c'est alors que l'*Ordonnance sur la marine* et, plus tard, le *Règlement du 27 janvier 1706*, vinrent permettre aux croiseurs de rançonner les navires ennemis.

Mais les corsaires abusèrent bientôt du droit de rançon et, d'après la *Déclaration du roi du 15 mai 1756*, un croiseur ne fut plus admis à rançonner un navire qu'autant qu'il aurait, depuis sa sortie, envoyé dans les ports trois prises effectives. Malgré cette disposition les abus continuèrent, ainsi que le montre le préambule de l'*Ordonnance du 30 août 1782* où il est dit : « Sa Majesté..... a reconnu que les armateurs et capitaines éludent sans cesse, sous divers prétextes, les dispositions dudit arrêt (*l'arrêt du Conseil du 11 octobre 1780* restreignant les cas où les rançons seraient autorisées), et qu'il en résulte une diminution considérable dans les avantages qu'on doit attendre de la course et une perte réelle de bénéfices, tant pour les intéressés aux armements que pour les gens de mer qui y sont employés et les invalides de la marine. » En conséquence, l'*Ordonnance de 1782* vint défendre aux corsaires de traiter jamais avec l'ennemi, c'est-à-dire de rançonner en aucun cas.

L'Arrêté de Prairial, dans ses *articles 39 et suivants*, changea de nouveau cet état de choses et permit aux corsaires l'usage de la rançon, mais sous certaines conditions déterminées.

Cet usage de la rançon n'est pas admis par toutes les nations ; il est absolument prohibé par l'Angleterre (1) et par la Russie (2) et en Espagne on trouve une dispo-

(1) Statuts de Georges III, 13-19.

(2) Règlement du 31 décembre 1787.

sition analogue à celle qu'édicteait pour la France l'Ordonnance de 1756 : les corsaires ne peuvent rançonner qu'après avoir fait trois prises effectives (1).

Certes, la rançon entraîne toujours une perte de bénéfices et peut causer de graves abus. Cependant, il est des cas : lorsque, par exemple, la prise est de très peu de valeur, où la rançon peut rendre service, car elle permet alors au capteur de continuer son expédition, ce qu'il ne pourrait faire s'il était obligé d'accompagner sa prise dans son port d'armement. L'Arrêté de Prairial a donc permis le rançonnement des prises, mais sous certaines conditions qui sont assez rigoureuses.

Voici donc les principes qui régissent le droit de rançon : Tout d'abord, on ne peut rançonner que les navires *ennemis* (*arr. pr., art. 39*) et cela se justifie facilement : « La nature même des circonstances qui peuvent motiver la saisie des neutres s'oppose à tout rançonnement. Le droit de prise exercé contre les neutres est fondé sur le droit de légitime défense et de conservation personnelle. Lorsqu'un neutre porte à l'ennemi des marchandises de contrebande ou qu'il viole un blocus effectif, les belligérants sont en droit de prévenir des actes aussi nuisibles à leurs intérêts ; la saisie est donc légitime ; mais la rançon ne le serait pas car, en traitant, les croiseurs consentant par cela même à ne pas saisir les marchandises de contrebande, à ne pas réprimer la violation du blocus, ils prouvent ainsi

(1) Ordonnance espagnole, 1^{er} juillet 1789.

qu'aucun préjudice ne leur a été causé et qu'ils n'ont eu qu'un but, rançonner les neutres » (1).

De même, il est défendu de rançonner les navires dont le passeport neutre est suspecté de simulation, car ce serait là, pour le croiseur, s'ériger en juge de la validité d'une prise incertaine.

On ne peut non plus rançonner un navire ennemi *armé en course* car les dommages que peut causer ce navire si on le laisse libre sont indéfinis et, par suite, il n'y a plus d'élément d'appréciation pour fixer le chiffre de la rançon ; on ne peut encore composer avec un navire ennemi déjà entré dans les ports et rades de l'État capteur (2).

Il n'y a donc que les navires de commerce ennemis, c'est-à-dire naviguant avec passeport émanant d'une puissance ennemie, que l'on puisse rançonner ; mais, même dans ce cas, la rançon n'est légitime pour les corsaires que si le capitaine a l'*autorisation* de rançonner ; de plus, certaines formalités sont requises pour cette autorisation.

D'après les *articles 40 et 43* de l'Arrêté de Prairial, les armateurs doivent déclarer par écrit à l'administration de la marine qu'ils entendent autoriser leurs capitaines à rançonner ; il leur est alors remis le nombre de *traités de rançon* qu'ils demandent, rédigés suivant une certaine formule, qui serviront à constater la prise

(1) Hautefeuille, *Droits et devoirs des neutres*, t. III, p. 275.

(2) Jugement du comte de Toulouse du 28 février 1696.

et l'engagement du capitaine capturé à payer la rançon. En cas de rançon, un officier du navire rançonné et un certain nombre de matelots seront retenus comme otages, et aussi pour certifier le fait de la rançon et éviter les fraudes. Depuis l'*Ordonnance de 1706*, on ne saisit plus les papiers de bord comme le voulait l'*Ordonnance de 1681*. Les formalités ci-dessus sont obligatoires à peine de *destitution* du capitaine du croiseur.

Il faut maintenant nous occuper du cas où un navire rançonné est ensuite rencontré par un autre croiseur. L'Arrêté de Prairial a consacré sur ce point une doctrine nouvelle : le *Règlement du 7 janvier 1706* défendait, dans tous les cas, de rançonner à nouveau ou de saisir un navire déjà muni d'un billet de rançon ; aujourd'hui, d'après l'*article 44* de l'Arrêté de Prairial, il reste bien toujours défendu de rançonner une seconde fois un navire déjà rançonné, mais il peut être pris. Dans ce cas le capturé ne va, naturellement, plus devoir la rançon, mais ses obligations vont passer à l'armateur du capteur qui se trouvera personnellement obligé de payer la rançon souscrite par sa prise.

Qu'arrive-t-il en cas de perte du navire rançonné ? Il faut décider qu'en ce cas la rançon reste due car le contrat de rançon doit être considéré comme une stipulation *à forfait*, c'est-à-dire indépendante de tous les événements postérieurs et non pas, comme on l'a prétendu à tort, comme un engagement consenti sous cette condition tacite que le navire arriverait à bon port.

Enfin, il faut prévoir le cas où le capteur, nanti du traité de rançon et des otages, tombe au pouvoir de l'ennemi. Quelle est la conséquence de cette reprise ? *Valin* prétend qu'elle aura pour effet de substituer un nouveau créancier. Voici ce qu'il dit à ce sujet (1) : « Si le corsaire était pris et que l'otage s'y trouvât, seul ou avec le billet de rançon, non seulement il (l'otage) serait dégagé mais encore la rançon serait perdue pour celui qui l'aurait stipulée et passerait au profit du preneur du corsaire ; car le billet de rançon et l'otage représentent chacun séparément et solidairement le navire rançonné, de manière que la reprise du corsaire, avec l'une ou l'autre, suffit pour frustrer de la rançon ce corsaire et la faire changer de maître. »

Cette solution ne nous paraît pas satisfaisante ; le billet de rançon ne représente pas, comme le prétend *Valin*, le navire rançonné ; il n'est que la *preuve* de l'obligation de payer la rançon et non pas cette obligation elle-même ; l'otage n'est qu'une *sûreté* donnée pour garantir le paiement. Lorsque la preuve de l'obligation, lorsque la caution qui en garantit l'exécution viennent à échapper au créancier, le *droit incorporel* n'en subsiste pas moins sur sa tête. Ce droit, privé de son titre et de sa sûreté, va être évidemment beaucoup plus difficile, peut-être même impossible à prouver et à faire valoir mais c'est là tout, et il nous semble absolument

(1) *Traité des prises*, p. 148.

contraire aux principes généraux qui régissent les *obligations* de prétendre, ou qu'il est absolument éteint, ou qu'il se trouve transporté sur la tête du nouveau capteur. MM. *Pistoye et Duverdy* (1) ont reproduit sur ce point la doctrine de Valin qui compte, d'ailleurs, de nombreux partisans.

Déclaration de la prise. — Dès l'arrivée de la prise dans un port de France, le chef conducteur est tenu de faire, à l'officier d'administration de la marine, un rapport relatant les circonstances de la prise et du voyage ; il doit aussi remettre, contre inventaire et récépissé, les papiers de bord de la prise et les prisonniers (*arrêté de prairial, art. 66*). L'obligation de ce rapport était bien antérieure à l'Arrêté de Prairial, elle était déjà établie dans un *Arrêt du conseil du 31 juillet 1660* et dans les *Règlements du 6 juin 1672* ; elle était commune aux capitaines corsaires et aux commandants des vaisseaux de l'État, mais *Valin* constate que ces derniers l'observèrent mal, ne faisant que des rapports tardifs ou faisant faire le rapport par leurs officiers inférieurs, si bien qu'une *Ordonnance du 3 janvier 1760* dut leur enjoindre de faire eux-mêmes ce rapport, dans les 24 heures de leur arrivée, sous peine d'être privés de leur part dans la prise.

(1) *Traité des prises*, t. I, p. 295.

CHAPITRE VI

§ 1. — De la reprise.

La *reprise*, aussi appelée *recousse*, est le fait, pour un croiseur (1) belligérant, de reprendre un navire dont l'ennemi s'était emparé. Il se soulève dans ce cas des questions spéciales : quel va être en effet le droit du recapteur sur le navire repris ? lui appartiendra-t-il comme une prise ordinaire, ou devra-t-il le restituer à son premier propriétaire ? C'est cette question que résolvent les *articles 54 et 55* de l'Arrêté de Prairial.

La reprise peut être faite soit par un corsaire, soit par un navire de l'État ; il va sans dire que nous nous occuperons surtout ici de la reprise faite par un corsaire.

La question de la reprise a soulevé de nombreuses discussions qui l'ont singulièrement compliquée ; aussi, pour la traiter avec le plus de clarté possible, nous la diviserons en deux parties : 1^o *le navire repris est un navire français ou allié* ; 2^o *le navire repris est un navire neutre*.

I. — *Reprise d'un navire français ou allié.* — Le premier

(1) Il est bien entendu que nous comprenons sous le nom générique de croiseur, aussi bien des *corsaires* que les *navires de l'État*.

texte que nous trouvons sur cette matière est l'article 61 de l'*Ordonnance de 1584*. D'après cet article, si un navire qui a été pris par l'ennemi est repris sur lui dans un délai de 24 heures, il devra être restitué à son premier propriétaire : notre article ajoute : « on aura toutefois le navire qui l'aura rescoussé et repris, *le tiers* ». Si le navire est resté plus de 24 heures entre les mains de l'ennemi, il doit être, en cas de reprise, adjugé en totalité au repreneur. L'*Ordonnance de 1584* ne distinguait pas les reprises faites par les vaisseaux de l'État de celles faites par les corsaires.

La règle des 24 heures formulée par notre ordonnance était une innovation. *Grotius*, en effet, nous apprend (1) qu'auparavant il fallait que la prise eût été mise en sûreté (*inter præsidia hostis*), pour que le propriétaire sur qui elle avait été faite par le premier capteur eût perdu tout droit sur elle et que, par suite, il pouvait la réclamer sur celui qui l'avait reprise avant qu'elle eût été amenée dans un port de l'ennemi. Ce qui amena l'adoption de la règle des 24 heures, qui, au *XVI^e siècle*, était déjà généralement reconnue en Europe, c'est le désir d'encourager les corsaires à tenter les reprises.

L'*Ordonnance de 1681*, article 8, reproduisit la disposition de l'*Ordonnance de 1584*, mais elle resta muette sur les droits de reprise à attribuer aux vaisseaux de

(1) *Du droit de la guerre et de la paix*, liv. III, chap. IV, § 3, n° 3.

l'État. En fait, à partir de cette époque, le roi fit toujours remise du profit de la rescousse faite par ses vaisseaux et les corsaires furent seuls admis à se prévaloir des droits que leur conférait l'article 8 de l'Ordonnance de 1681.

Telle était la législation sur la matière lors de la promulgation de l'Arrêté de Prairial. Dans son *article 54*, cet arrêté consacra à nouveau, en ce qui concerne les reprises faites par les corsaires, les dispositions des Ordonnances de 1584 et 1681 mais, de plus, il fut attribué aux vaisseaux de l'État, en cas de reprise faite par eux, le *dixième* ou le *trentième* de la valeur du navire repris selon que la reprise aurait eu lieu après ou pendant le délai de 24 heures.

II. — *Le navire repris appartient à des neutres.* — Aucun texte ancien ni moderne ne régit cette matière, mais voici quelle est sur ce point la jurisprudence du Conseil des prises : La règle des 24 heures n'est plus ici applicable, la seule question qui se soulève en effet est de savoir si le navire neutre a été justement pris par l'ennemi, ou plutôt si les tribunaux de l'ennemi auraient validé la prise ou non ; si oui, on considère que ce navire est devenu chose ennemie « la recousse, alors, ne cause pas de préjudice aux neutres mais elle en cause à l'ennemi, on adjugera alors le navire recous au reprenneur. Si, au contraire, le navire recous eût été relâché par les tribunaux de l'ennemi, la recousse ne

peut alors produire aucun effet et la liberté lui est acquise. Il eût été relâché par l'ennemi, il ne faut pas que le fait d'être passé des mains de l'ennemi dans celles des français lui soit préjudiciable. D'ailleurs, la recousse ne lui a été d'aucune utilité puisque l'ennemi l'eût relâché, aussi ne doit-il pas de droit de recousse. L'adjudication du navire recous au reprenneur n'affaiblirait pas l'ennemi, mais le neutre, aussi n'a-t-elle pas lieu » (1).

Restent à dire quelques mots sur la *recousse-recousse* : il y a recousse-recousse lorsqu'un navire ennemi pris par un croiseur français et repris par l'ennemi est enfin repris par un second navire français. Nous énoncerons simplement la règle suivie dans ce cas, règle consacrée par un arrêt du Conseil des prises du 2 janvier 1695 : la règle des 24 heures ne s'applique pas en cas de recousse-recousse, le second croiseur devient, *dans tous les cas*, propriétaire du navire sur lequel le premier capteur a perdu tous ses droits par le seul fait de la reprise.

Enfin l'article 55 de l'Arrêté de Prairial prévoit le cas où un navire, sans être repris, est abandonné par l'ennemi ou s'échappe de ses mains et retombe ainsi entre les mains des français. Les propriétaires du navire peu-

(1) Pistoye et Duverdy, *op. cit.*, t. 2, p. 420. — Voir aussi arrêts : C. P. 6 thermidor an VIII ; 27 thermidor an VIII ; 17 prairial an IX ; 9 messidor an IX ; 29 germinal an IX ; C. E. 2 février 1808 ; 18 mars 1816 ; 1^{er} septembre 1817.

vent alors le réclamer pendant l'an et le jour au recapteur, sauf si, avant d'être reprise par le croiseur français, la prise avait été conduite par son premier capteur dans un port ennemi.

Nous voudrions, pour terminer sur ce point, examiner brièvement si les droits qu'on reconnaît au recapteur en cas de reprise sont légitimes ; disons tout de suite qu'ils nous paraissent contraires à l'équité et même, en contradiction formelle avec les principes généraux du droit.

Ce qui a amené à reconnaître au recapteur des droits sur le navire qu'il reprend, c'est la pratique de la course : c'est encore le désir d'encourager les corsaires et de les inviter à reprendre aux ennemis les navires qu'ils nous avaient confisqués, qui a fait étendre les cas d'application de ce droit.

Mais si, en effet, la pratique de la course est bien la cause initiale et l'explication du droit de recousse, cela ne suffit pas pour le légitimer si nous reconnaissons qu'il est mauvais en lui-même, ou exercé d'une façon exagérée. Or, il est facile de prouver qu'il en est ainsi.

Cela, d'abord, est de toute évidence pour le cas de reprise d'un navire *neutre* : on sait qu'un navire neutre ne peut être arrêté que lorsqu'il prend part aux hostilités, en transportant des marchandises de contrebande, ou en tentant de violer un blocus par exemple. Si un navire arrêté pour une de ces causes vient à tomber avec un capteur au pouvoir de l'autre belligérant, l'é-

quité voudrait qu'il soit relâché sans aucun examen. En effet, la cause même qui a motivé sa saisie par le premier capteur milite en faveur de sa libération par le second. Le neutre a été arrêté par un belligérant pour avoir tenté de favoriser l'autre belligérant ; s'il vient à être repris par ce dernier, il est de toute évidence qu'il devrait le relâcher immédiatement ; toute confiscation, en ce cas, est injuste parce qu'elle frappe des neutres qui, bien loin de nuire au reprenneur, ont fait en sa faveur un acte de *partialité*.

Pour la reprise des navires *nationaux*, c'est-à-dire la reprise d'un navire par un croiseur de sa nationalité, la question doit être envisagée à un autre point de vue. Il est clair que le second capteur ne peut devenir propriétaire de sa prise que si l'ennemi sur lequel il l'a faite en est lui-même devenu propriétaire, ou plutôt que si le propriétaire du navire pris en a déjà perdu la propriété. La question est donc ici de savoir si le premier capteur est devenu *propriétaire* par le fait même de la prise ou après l'expiration d'un certain délai ou bien s'il a acquis seulement la *possession précaire* du navire dont il s'est emparé (1).

A quel moment, donc, la propriété d'un navire pris est-elle transférée au capteur ? *Grotius* prétend que c'est lorsque le capteur a conduit le navire dans un de ses ports ou au milieu d'une de ses flottes, parce que

(1) Massé, *Droit commercial*, I, n° 423.

c'est alors seulement que l'on commence à désespérer de le recouvrer. Mais cette théorie est manifestement contraire aux principes. Pour que la propriété ne soit pas perdue, il suffit que la volonté de poursuivre persiste ; si la poursuite est impossible actuellement parce que le navire est dans un port ennemi, il se peut qu'elle redevienne possible plus tard, par exemple, si le navire sort de ce port, ou si ce port est pris. En tous cas, la règle des 24 heures admise par l'Arrêté de Prairial est injuste, car rien ne justifie ce transfert de la propriété du navire pris au bout d'un si court délai.

R. (Tout ce que nous venons de dire ne s'applique, d'ailleurs, qu'à la reprise faite par les corsaires, puisque c'est eux seulement qui deviennent totalement propriétaires de la reprise faite après 24 heures. Les navires de guerre n'ont, en effet, dans ce cas, que le $\frac{1}{10}$ de la valeur de la reprise.)

Il nous semblerait donc beaucoup plus équitable de n'accorder aux corsaires, dans tous les cas, qu'une partie de la valeur de la reprise. Ce droit deviendrait ainsi la rémunération du service rendu au propriétaire qui, grâce au corsaire, rentre en possession de son navire.

Un certain nombre de traités ont d'ailleurs consacré, quant à la reprise des navires neutres, cette opinion et ont considérablement amoindri et même supprimé le droit de recousse : un Traité du 5 février 1514, entre l'Angleterre et l'Espagne, a fixé invariablement ce droit

au $\frac{1}{8}$ ou au $\frac{1}{6}$ de la valeur de la reprise, selon qu'elle est faite par un bâtiment de guerre ou un corsaire. Deux autres Traités, le premier de 1783 entre la Suède et les États-Unis, le second de 1789 entre le Danemark et la République de Gênes, ont supprimé complètement le droit de reprise (1).

Comme nous l'avons déjà dit plus haut, ce qui a amené à augmenter, au mépris de toute justice, le droit de reprise, c'est le désir d'encourager les armements en augmentant les profits des corsaires ; il y a là un exemple des abus et des injustices inhérents à l'emploi de la course.

§ 2. — De la liquidation des prises.

L'Arrêté de Prairial règle minutieusement, dans ses articles 89 à 111 tout ce qui concerne la liquidation des prises faites par les corsaires et leur répartition entre les ayants droit. Cette matière a toujours été fort étroitement réglementée pour empêcher des armateurs de commettre des fraudes au préjudice de leurs équipages ou de l'État. Voici les principes que consacre l'Arrêté de Prairial.

Après la vente de chaque prise, il y a lieu à une première liquidation, dite liquidation *particulière*, ou *provisionnelle*. Elle consiste à prélever sur le prix de vente les frais tant de garde que de justice. On déter-

(1) De Martens, *Recueil*, t. IV, p. 438 ; Hautefeuille, *Dr. et dev. des neutres*, t. III, p. 401.

mine ainsi la somme nette que les capteurs auront à partager.

Lorsque la croisière est finie, on additionne les produits de ces liquidations particulières ; on a ainsi le bénéfice total à partager ; ce partage est l'objet de la *liquidation générale*. Voici comment se fait cette dernière :

Tout d'abord, sur le bénéfice on commence par prélever *le tiers*, c'est la part de l'équipage ; il peut y avoir lieu d'y ajouter certaines allocations à raison des prisonniers et des canons amenés dans les ports (*art. 26 à 36*).

Les parts sont réglées entre les gens de l'équipage selon le grade et le mérite, par un conseil composé du capitaine et des principaux officiers.

Il faut remarquer ici que, d'après l'Ordonnance de 1681, chaque homme de l'équipage pouvait stipuler avec l'armateur, au moment de l'engagement, quelle part il aurait dans les prises ; l'article 8 du *Règlement du 25 novembre 1695* abrogea cette disposition en décidant que la part de chacun ne pourrait plus être stipulée avant l'embarquement et qu'elle ne serait réglée qu'à la fin de la croisière « *à proportion du mérite et du travail de chacun* ». L'Arrêté de Prairial reproduit ces dispositions et fixe le maximum de ce que chacun peut recevoir selon son grade.

L'Ordonnance du 24 juillet 1778 stipulait un droit de préciput pour le capitaine corsaire, pour remplacer le

droit qu'il avait autrefois de s'emparer du coffre et des effets du capitaine capturé. Ce droit de préciput est admis par l'*article 93* de l'Arrêté de Prairial, mais il ne peut excéder 2 0/0 du montant net de la liquidation particulière.

L'*article 95* de l'Arrêté de Prairial stipule, au profit de la Caisse des invalides de la marine, une retenue de 5 0/0 sur le produit net des prises, c'est-à-dire déduction faite des dépenses de justice, de garde et d'armement, et sur les rançons. Cette retenue s'exerce sur les commissions retenues par les armateurs, les gratifications allouées à l'équipage, sauf celles attribuées aux marins blessés et aux veuves des marins tués, et sur le préciput du capitaine. L'origine de ce droit remonte à la guerre de la ligue d'Augsbourg, pendant laquelle Louis XIV prescrivit une retenue de trois deniers par livre, d'abord sur les prises amenées dans les ports de Bretagne, puis dans tous les ports du royaume. Les *Édits de 1709, 1713, la Loi de 1791* avaient de nouveau consacré ce droit au profit de la Caisse des invalides.

Lorsque l'équipage a touché sa part, le reste du montant de la liquidation générale, c'est-à-dire les *deux tiers*, appartient à l'armateur. Pour connaître son bénéfice net celui-ci doit retrancher de cette somme les frais qu'il a faits pour l'armement du navire et qu'il est seul à supporter.

Autrefois, le dixième du produit de toutes les prises était attribué à l'Amiral de France ; ce prélèvement fut

suspendu en 1748 et en 1756 et supprimé par un *Édit de septembre 1758*. Enfin, sous la République, l'usage s'était établi de prélever un pour mille sur le produit des prises au profit des indigents ; mais ce prélèvement resta toujours gracieux et ne fit l'objet d'aucune disposition législative.

Les *articles 106, 110, 111* de l'Arrêté de Prairial interdisent aux marins des corsaires de faire à l'avance aucun pacte sur ce qui doit leur revenir dans la liquidation générale. Cette disposition a pour but d'empêcher les armateurs de profiter de l'inexpérience ou de l'impatience des matelots pour les frustrer d'une partie de leurs gains. Dans le même but, les parts de prises des hommes de l'équipage sont déclarées *insaisissables* à moins que les sommes réclamées ne soient dues pour loyer ou subsistances. Les parts de prises sont payées aux marins au bureau de l'Inscription maritime.

Liquidation des prises faites en commun. — Il peut arriver qu'un navire soit pris par plusieurs corsaires réunis en société ; dans ce cas, il faut procéder au partage de la prise entre les navires capteurs. Rien de plus simple si ces navires ont formé entre eux un contrat effectif de société ; on n'aura alors pour faire le partage qu'à se rapporter à ce qui est stipulé dans le contrat. Mais si deux ou plusieurs corsaires, sans être liés par un contrat de société, ont fait néanmoins concurremment une prise, la question est plus délicate. Le *Règle-*

ment du 27 janvier 1800 et le Décret du 7 septembre 1806 décident que, dans ce cas, le produit de la prise sera partagé entre les preneurs à proportion du nombre et du calibre de leurs canons et du nombre de leurs équipages. Ces dispositions ne font d'ailleurs que sanctionner une pratique qui avait toujours été suivie en France sous l'ancien régime (1).

(1) Voir aussi arrêts : Cons. prises, 17 ventôse an IX ; 13 nivôse an IX ; 27 pluviôse an IX. — Cons. d'État, 20 mars 1810.

CHAPITRE VII

HISTORIQUE DES TRIBUNAUX DE PRISES.

Nous arrivons maintenant à l'importante question des *Tribunaux de prises*. Cette question s'écarte un peu de notre sujet, elle est d'ailleurs tellement vaste que nous ne pouvons la traiter en entier, ce serait sortir du programme que nous nous sommes tracé. Cependant, il nous semble que, pour que notre étude de la course soit complète, il nous faut au moins exposer sommairement l'histoire des Tribunaux de prises.

Si, en effet, ces tribunaux furent reconnus nécessaires et furent créés, cela tient presque uniquement à la pratique de la course. Il est certain que, du moment que l'on mettait dans les mains de simples particuliers le pouvoir de faire la police des neutres, le droit d'apprécier si tel bâtiment était dans le cas d'être légitimement saisi, la nécessité s'imposait d'une juridiction supérieure qui servît en quelque sorte de régulateur et de frein à ces droits très étendus qui, sans elle, seraient devenus discrétionnaires. Il est clair également que le besoin d'une semblable juridiction se serait beaucoup moins fait sentir si le droit de police et de prise avait été conféré aux seuls navires de l'État, dont les officiers

sont préparés à leur rôle par leur éducation militaire et mis en garde contre les violences et les injustices par le sentiment de leur responsabilité personnelle et hiérarchique. Les corsaires, au contraire, agissant surtout dans un but de lucre, n'auraient pas manqué, si on n'y avait pris garde, d'augmenter continuellement les cas de prise pour accroître leurs profits.

Caumont, dans son *Histoire de droit maritime* (page 703, n° 7), développe cette différence entre les corsaires et les navires de guerre. « On ne pourrait assimiler, quant à ses principes et à ses résultats, l'action irrégulière des corsaires dans les guerres maritimes à l'intervention régulière des forces maritimes d'une nation. Les vaisseaux de l'État et les forces régulières qui les conduisent présentent évidemment des garanties de modération, de discipline, d'humanité que n'offrent pas les corsaires. Dans les officiers qui les commandent, la dignité, la responsabilité et la prédominance du point d'honneur sur les motifs bas et cupides qui animent les corsaires, enfin leur autorité sur l'équipage soumis à leurs ordres, garantissent de leur part le respect sévère des lois de la guerre ; tandis que l'armateur, parcourant la mer à son profit particulier et dans le seul but de s'enrichir, sans contrôle au milieu de l'Océan où ses passions n'avaient d'autre frein que le vague souvenir d'une législation lointaine et inefficace, était à juste titre la terreur des neutres comme des ennemis. »

On conçoit donc fort bien que l'on ait senti de bonne

heure la nécessité d'une juridiction qui pût contrôler les actes des corsaires et réparer leurs injustices. Par extension, ces tribunaux une fois constitués, on leur donna aussi la connaissance de la validité des prises faites par les vaisseaux de l'État.

En faisant l'historique des Tribunaux de prises, nous nous attacherons surtout à mettre en lumière les rapports qu'eut leur évolution avec le développement de la course.

I. — *Les tribunaux de prises sous l'ancien régime.* — C'est l'article 6 de l'Ordonnance de 1400 qui posa le principe du jugement des prises. Cette juridiction fut donnée par cet article aux Amirautés : « que dorénavant aucune telle prinse se fait ledit Amiral ou son lieutenant s'informerá duement et le plus véritablement que faire se pourra aux preneurs et à chacun à part de la manière de la prinse, du pays ou coste où elle aura été faite, verra et fera veoir les marchandises et les nefes par les gens connaissant à ce et par bonne et meure délibération, regardera, par la conscience ou contention les despositions d'iceux preneurs ainsi faites en secret, et par la voie desdites prinses s'il y a vraye apparence qu'elles fussent de nos ennemis, auquel cas icelles seront délivrées aux preneurs, en prenant leur nom pour en avoir recours sur eux s'aucune poursuite en était faite, avec inventaire des biens ». Les *Ordonnances de 1543 et 1584* reproduisent ces dispositions.

L'Ordonnance de 1400 est donc le premier texte qui fait mention explicite de la nécessité du jugement des prises, mais, depuis longtemps déjà, les prises étaient soumises à un contrôle qui était celui de l'Amiral. La charge fixe d'Amiral de France fut en effet créée presque uniquement à cause de la course et pour exercer sur elle un contrôle qui était devenu absolument nécessaire.

C'est Saint Louis qui nomma le premier Amiral de France. A cette époque, comme nous l'avons vu plus haut (1), l'État n'avait pas de flotte permanente ; en cas de guerre, il improvisait rapidement des forces maritimes en faisant un appel général au concours de ses sujets. Mais par cela même que les corsaires étaient appelés à défendre la France sur mer, il fallait bien que le gouvernement eût sur eux un contrôle, pour empêcher que, sous prétexte d'économie, les armements fussent insuffisants ou faits à la légère, ce qui aurait exposé le pavillon national à de graves défaites et à des humiliations. De plus, il fallait aussi avoir un moyen de contenir la soif de gain des corsaires, qui les aurait portés à attaquer et à piller des alliés et même les sujets du roi. C'est dans ce but que fut créée la charge d'Amiral de France : il eut pour mission d'inspecter les navires armés et de contrôler leurs prises. Il est donc probable que, dès que la charge d'Amiral exista, les corsaires et leurs prises furent soumis à sa juridiction.

(1) Voir titre I, chapitre II.

D'après l'Ordonnance de 1400, c'était l'Amiral ou, en son absence, son lieutenant qui faisait l'instruction de la prise et prononçait sur sa validité. Mais l'amirauté ne jugeait qu'en premier ressort, il pouvait toujours y avoir appel de ses décisions, soit devant la *Table de marbre*, soit devant le *Parlement*.

Les inconvénients d'un tel système ne tardèrent pas à se faire sentir, les lenteurs et les frais énormes auxquels donnait lieu cette procédure compliquée qui assimilait, quant à l'appel, les jugements de prises aux affaires ordinaires, soulevèrent de multiples réclamations de la part des armateurs. Pour l'armateur, en effet, l'armement est une pure opération *commerciale*, et il a grand intérêt à savoir au plus tôt si cette opération a été fructueuse, afin de pouvoir augmenter ses affaires en entreprenant de nouveaux armements. La perspective d'avoir à attendre une solution pendant des délais interminables, dut considérablement refroidir l'ardeur des armateurs. Aussi, quoiqu'aucun texte nouveau ne soit venu changer expressément le système institué par l'Ordonnance de 1400, l'Amiral, par un accord tacite avec l'autorité royale, finit par procéder seul et en dernier ressort au jugement des prises, ce qui simplifia la procédure (1). Cet arrangement extralégal fut législativement sanctionné par un *Edit de janvier 1627* qui, en même temps qu'il remplaçait la

(1) V. Valin, *op. cit.*, p. 220.

charge d'Amiral de France par celle de Grand-Maître, Chef et Surintendant général de la navigation, donna à ce dernier le pouvoir de juger les prises en dernier ressort.

Jusqu'à cette époque, comme nous venons de le voir, il y avait bien une juridiction pour les prises, mais il n'y avait pas de *Conseil de prises* proprement dit, c'est-à-dire de tribunal spécial appelé à prononcer sur leur validité. Ce furent les Lettres Patentes du 20 décembre 1659 qui instituèrent ce conseil ; ces lettres créent, auprès du Grand-Maître de la navigation, pour l'assister dans le jugement des prises, un conseil composé de *six conseillers d'Etat*, de *huit maîtres des requêtes* et du *Secrétaire de la marine*. Mais, en même temps qu'elles établissaient ce conseil, les lettres patentes rétablissaient aussi l'appel qui devait être porté devant le Conseil d'État du roi.

Le Conseil des prises ainsi établi subsista jusqu'au rétablissement de la charge d'Amiral. A cette époque le *comte de Vermandois*, en faveur de qui elle fut rétablie étant mineur, ne pouvait présider le Conseil des prises. Les jugements de ce Conseil furent donc rendus au nom du roi (1) par une commission prise dans son conseil.

Le comte de Vermandois mourut en minorité ; son successeur, le *comte de Toulouse*, étant aussi mineur, les jugements des prises continuèrent à être rendus au

(1) Ordonnance de 1672.

nom du roi jusqu'en 1695, époque de la majorité du comte de Toulouse. Un Règlement intervint alors (9 mars 1695), qui établit que les Officiers d'amirauté feraient l'instruction des prises et qu'elles seraient jugées par l'Amiral de France assisté d'un conseil choisi par le roi, avec appel au Conseil des finances.

Ce Conseil des prises subsista dans les mêmes conditions jusqu'à la Révolution ; un *Règlement du 19 juillet 1778* était venu seulement rendre la procédure d'appel plus rapide en limitant à 6 mois le délai du recours et en obligeant le capitaine de prise à élire domicile dans la ville où siégeait l'amirauté. En cas de refus, l'enregistrement fait au greffe de la décision du Conseil valait signification.

Ajoutons que le Conseil des prises ne siégeait que pendant la guerre ; au commencement de chaque guerre, le roi nommait les membres du Conseil et un Procureur général et les convoquait près de l'Amiral.

II. — *Les tribunaux de prises depuis la Révolution.* — Le caractère de la juridiction des prises pendant la Révolution a été très souvent changé ; ce furent tantôt l'autorité judiciaire, tantôt l'autorité administrative qui en furent chargées.

Un *Décret du 14 juillet 1793* établit la compétence des tribunaux de commerce, mais bientôt un autre Décret (18 brumaire an II) transporta cette compétence au Conseil exécutif. La juridiction des prises prenait ainsi un

caractère administratif ; elle le conserva lorsque, le *12 germinal an II*, le Comité de Salut public succéda, pour le jugement des prises, au Conseil exécutif. Mais le Comité de Salut public, au milieu des désordres et des graves préoccupations de ce temps, était peu apte à remplir son nouvel office. Il commit bientôt des erreurs multiples et même des illégalités ; c'est ainsi qu'une de ses décisions est la négation absolue du principe de la chose jugée (1).

Devant ces tristes résultats, la Convention rendit, par la *Loi du 3 brumaire an IV*, la connaissance des prises aux tribunaux de commerce sur appel aux tribunaux de district. C'était revenir au système de 1793, mais « cette disposition qui avait peu d'inconvénients sous le régime de concentration politique, judiciaire et administrative de la Convention, pouvait au contraire soulever les plus graves difficultés sous un gouvernement qui avait la prétention d'être régulier et dans lequel le pouvoir judiciaire était distinct et séparé du pouvoir exécutif et du pouvoir législatif ».

Il était à craindre, en effet, que les tribunaux judiciaires s'en tinssent, dans leurs jugements, à la *lettre* de la loi sans pouvoir tenir compte de nos *intérêts* commerciaux ou diplomatiques et de l'*esprit* des traités. On proposa donc (2) le rétablissement d'un Conseil des

(1) Voir arrêt du 21 messidor an II.

(2) V. message au Conseil des Cinq-Cents, délibération du 9 frimaire an IV ; *Moniteur*, 14 frimaire.

prises comme juridiction d'appel des tribunaux de commerce. Cette proposition rencontra une vive résistance ; elle fut éloquemment soutenue par *Thibaudier* et *Méaulle* : « Quand on réclame, dit celui-ci, contre la validité d'une prise, on conteste évidemment un acte hostile fait au nom du gouvernement, et son intérêt est toujours compromis dans une pareille contestation : cette contestation embrasse nécessairement les intérêts d'un peuple à un autre peuple soit sur le rapport du droit de la guerre, du droit des gens, des alliances, des neutralités. Or, jamais le pouvoir judiciaire d'une nation s'appliqua-t-il aux difficultés résultant d'un acte de guerre ? Jamais fut-il chargé de maintenir le droit des gens, et de prononcer sur les traités d'alliance et de commerce entre les nations ? Personne n'oserait soutenir l'affirmative.

« Prenez garde aussi que si l'on rendait les corsaires ou les partisans, indépendants du gouvernement pour et au nom duquel ils agissent, s'ils pouvaient faire valider leurs prises ou leur butin dans tous les cas par des tribunaux civils, ils sauraient bientôt où il faudrait faire entrer la prise pour avoir toujours raison.

« Plus le droit de la guerre qui leur est conféré est étendu, dangereux et terrible, et plus le gouvernement doit exercer une surveillance active et forte pour les retenir dans le chemin de la course et les empêcher de prendre celui de la piraterie (1). »

(1) *Moniteur*, 29 germinal an IV.

Comme nous l'allons voir, ces prédictions devaient bientôt se trouver justifiées.

Malgré ces raisons supérieures, la crainte de l'immixtion du pouvoir exécutif dans l'ordre judiciaire entraîna la majorité, le Conseil des Cinq-Cents confirma dans leurs attributions les tribunaux de commerce et de départements ; les Commissaires du gouvernement étaient seulement autorisés à en référer au pouvoir exécutif dans les affaires qui nécessitaient l'interprétation de traités ou qui intéressaient les puissances neutres (1).

Le palliatif qu'apportait cette loi au système antérieur était absolument insuffisant, l'expérience ne tarda pas à le démontrer, car les tribunaux judiciaires ne tinrent le plus souvent aucun compte des référés des Commissaires au pouvoir exécutif. Des plaintes nombreuses s'élevèrent bientôt de toutes parts, aussi bien du côté des corsaires que de celui des ministres et commerçants étrangers. Les États étrangers se plaignaient de ce que les tribunaux judiciaires appliquaient strictement et à la lettre les traités et règlements concernant la course et les prises, sans s'inquiéter de leur esprit et des circonstances spéciales qui, au regard de certaines nations et de certains cas particuliers, auraient dû faire fléchir ces dispositions dans l'intérêt général du pays et de notre commerce.

Du côté des armateurs, les plaintes ne furent pas

(1) Loi du 8 floréal an IV.

moins vives : les dommages considérables que les corsaires français avaient causés à nos ennemis, surtout à l'Angleterre, depuis 1793, avaient porté ceux-ci à user de toutes sortes de fraudes pour dénigrer la nationalité de leurs navires marchands. Des ruses fort compliquées et délicates avaient été mises en œuvre dans ce but. Or les tribunaux judiciaires, par leur nature même et les principes d'après lesquels ils rendaient leurs jugements, n'avaient pas la souplesse nécessaire pour découvrir et déjouer ces ruses, sans cesse renouvelées.

Il s'ensuivit qu'un grand nombre de navires, qui étaient vraiment ennemis, mais auxquels des papiers plus ou moins faussés donnaient une apparente nationalité neutre, furent relâchés, souvent même avec indemnité. Les tribunaux judiciaires n'avaient pas, d'ailleurs, comme le pouvoir exécutif, intérêt à ménager les corsaires. Ceux-ci virent donc leurs profits baisser dans des proportions considérables, et cela ne fut pas sans jeter une défaveur très marquée sur les armements en course qui subirent un temps d'arrêt.

Dans la séance du Conseil des Cinq-Cents du 6 *floréal an VII*, M. *Boulay-Paty*, député de la Loire-Inférieure, se fit l'interprète des armateurs et vint porter à la tribune leurs réclamations : « Les tribunaux, dit-il, s'érigeant en tribunaux de diplomatie, jugeront-ils administrativement ou bien s'en tiendront-ils strictement à appliquer littéralement la Loi comme la constitution le leur prescrit ? Il faut savoir si les traités qui nous unis-

sent aux puissances étrangères doivent être rigoureusement exécutés suivant leur forme et teneur et s'il est permis de porter atteinte à nos règlements maritimes. Il faut savoir si les Anglais n'ont pas donné depuis longtemps des ordres précis pour saisir tout neutre chargé dans nos colonies occidentales et venant en Europe ou de quelque port que ce soit et pour arrêter tout chargement de propriété française. Il faut savoir si nous serons longtemps encore la dupe des intrigants soldés par Pitt qui ne cessent de faire des efforts pour circonvenir le gouvernement et jusqu'au tribunal de cassation ;..... enfin il faut savoir si ces prétendus neutres qui ont tous des lettres de marque de leurs gouvernements et même des vaisseaux armés en croisières sur nos colonies devront longtemps encore être comptés parmi les enfants chéris de la République (1). »

De tout ce que nous venons de dire, il ressort clairement que les tribunaux judiciaires, à qui la *Loi de l'an IV* avait donné le jugement des prises, n'étaient aucunement aptes à remplir cette délicate mission et que la course était tombée dans un état d'anarchie également préjudiciable à tous les intérêts, à ceux des neutres comme à ceux des armateurs.

Avec le Consulat les choses changèrent; dès leur arrivée au pouvoir, les Consuls se préoccupèrent de cette question de la juridiction des prises, ils ordonnè-

(1) *Moniteur* du 9 floréal an VII.

rent une enquête sur ce sujet. Le *20 ventôse an VIII* une loi enlevait aux tribunaux judiciaires la juridiction des prises, et cette juridiction était bientôt réorganisée par un Arrêté du *6 germinal*. Cet arrêté institua à Paris un Conseil souverain des prises de *huit membres*, présidés par un conseiller d'État (en 1806, on attribua au Conseil d'État la connaissance par appel des décisions de ce Conseil).

Mais le Conseil ainsi formé ne jugeait pas toutes les prises, les prises faites sous pavillon ennemi étaient jugées, s'il ne se présentait pas de réclamation dans les dix jours par les *Commissions des ports*, formées dans chaque port de l'officier d'administration, du contrôleur de la marine et du commissaire de l'inscription maritime ; les décisions de ces commissions des ports étaient d'ailleurs soumises à l'appel devant le Conseil des prises quand il y avait une réclamation dans les dix jours du jugement ou lorsque la prise était invalidée.

Dans les colonies, les Commissions des ports étaient remplacées par une juridiction analogue, nommée Commissions coloniales, mais, sur l'ordre du gouverneur, les commissions pouvaient connaître de toutes les prises en dernier ressort. L'Arrêté du 2 prairial an XI modifia la composition des commissions coloniales qui furent désormais composées de *cinq membres* sous la présidence du gouverneur. De plus, ces commissions ne purent plus, en aucun cas, juger en dernier ressort,

l'article 117 déclarant formellement leurs décisions susceptibles d'appel devant le Conseil des prises. Enfin, *l'Arrêté du 6 germinal an VIII* établit, dans les ports étrangers neutres, des Commissions consulaires, avec les mêmes pouvoirs que les Commissions des ports ; elles se composaient du Consul, président, et de deux Français établis et immatriculés dans le lieu de sa résidence. Ces commissions ne fonctionnèrent d'ailleurs, en pratique, qu'après *l'Arrêté de Prairial* ; jusqu'à ce moment, elles n'avaient existé qu'en théorie, le gouvernement ayant recommandé aux consuls de ne pas user de cette attribution pour ne pas porter atteinte à la souveraineté des gouvernements étrangers (1).

A la chute de Napoléon, toute cette organisation juridictionnelle fut supprimée. Nous passerons d'ailleurs rapidement sur la période qui va de 1815 à nos jours : comme nous l'avons vu dans le *titre premier* de cette étude (2), après 1815 la course ne fut plus pratiquée, elle n'eut donc plus d'influence sur la composition et le caractère des Tribunaux de prises.

L'Ordonnance du 9 janvier 1815 chargea le Conseil d'État de statuer en premier et dernier ressort sur la validité des prises ; cette organisation subsista jusqu'au *Décret du 18 juillet 1854*, rendu à l'occasion de la guerre de Crimée. Ce décret institua à Paris un conseil de

(1) V. Intervention du 30 germinal an VIII.

(2) V. chapitre VI.

prises formé de : *un conseiller d'Etat*, président, *6 membres* dont 2 maîtres des requêtes au Conseil d'État, *un commissaire du gouvernement* appelé à donner ses conclusions sur chaque affaire.

Ce Conseil n'était institué que pour la durée de la guerre : lors de la guerre avec l'Autriche, un *Décret du 19 mai 1859* institua un conseil exactement semblable, et ce conseil fut déclaré permanent par le *Décret du 28 novembre 1861*. Ce fut donc lui qui statua sur les prises lors de la guerre de 1870, jusqu'au moment où, l'investissement de Paris ayant rendu son fonctionnement impossible, il fut établi un Conseil provisoire des prises formé de fonctionnaires choisis par les ministres de la justice, des affaires étrangères et de la marine. Ce conseil provisoire siégea jusqu'au 26 février 1871.

Aujourd'hui la composition du conseil des prises est encore établie par le Décret de 1854, c'est-à-dire *huit membres* nommés par le président de la République ; l'appel des décisions est porté devant l'Assemblée générale du Conseil d'État.

Nous avons terminé l'étude de la *réglementation de la course*. Cette étude a fait ressortir la multiplicité et la minutie des règles qui régissent les corsaires. Nous avons pu voir aussi, par les aperçus historiques, que la Révolution ne fit guère en cette matière, comme en bien d'autres, que codifier et réunir en un seul texte les dispositions éparses dans un grand nombre d'ordon-

nances et de lois. La plupart, en effet, des prescriptions de l'Arrêté de Prairial ne sont que les reproductions souvent littérales de dispositions le plus souvent très anciennes ; sous certains points même, cet arrêté a remis en vigueur des règles anciennes qui étaient tombées en désuétude ou qui avaient été modifiées par des ordonnances ultérieures.

Il est remarquable, en effet, et c'est là encore une idée générale qui se dégage de notre étude, que beaucoup des dispositions réglementant la course ont été perpétuellement en voie de modifications. A mesure que l'on constatait un abus causé par les corsaires, on s'efforçait d'y remédier, mais ce faisant, on créait parfois un autre inconvénient qui nécessitait de nouvelles dispositions ou un retour aux principes antérieurs. Nous ne faisons qu'indiquer ici ce caractère historique de la réglementation de la course, nous réservant d'en rechercher plus tard les *motifs* et les *conclusions*.

Nous allons maintenant, abordant la troisième partie de notre étude, faire l'historique de l'*abolition de la course*.

TITRE III

ABOLITION DE LA COURSE

Ce titre troisième est divisé en *deux sections* ; nous ferons dans la première l'*historique des efforts faits pour arriver à l'abolition de la course* ; nous y étudierons la *Déclaration de 1856* ; enfin nous exposerons les différentes applications qu'a reçues la course à l'époque contemporaine, de la part des puissances qui n'ont pas accepté la Déclaration de Paris, ainsi que les questions soulevées à ce propos, notamment pendant la guerre de Sécession et la guerre de 1870.

Nous aurons, dans la seconde section, nous aidant des opinions si contradictoires que les publicistes ont émises sur les corsaires et des enseignements que nous fournit l'histoire de la course, à *juger ce mode de guerre* et à examiner si l'œuvre de la Déclaration de Paris fut légitime et complète.

SECTION I

HISTORIQUE DE L'ABOLITION DE LA COURSE. — LA COURSE A L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE.

CHAPITRE PREMIER

EFFORTS FAITS AU XVIII^e SIÈCLE ET AU COMMENCEMENT
DU XIX^e SIÈCLE POUR ARRIVER A L'ABOLITION DE LA
COURSE.

Les inconvénients multiples de la course, les abus qu'elle entraîne, le peu de résultat utile qu'elle produit, eu égard surtout aux ruines qu'elle accumule, frappèrent d'assez bonne heure quelques grands esprits qui, à des époques où la course était encore regardée universellement comme absolument légitime et où l'on croyait à son efficacité absolue, ne craignirent pas de s'élever contre ce mode de guerre et de montrer combien on s'illusionnait sur sa puissance. Mais jusqu'à la Révolution française, ces protestations restèrent absolument isolées, et les gouvernements ne se préoccupèrent nullement de la grave question qu'elles soulevaient.

Pendant la Révolution et la première moitié du *XIX^e siècle*, nous aurons à examiner à plusieurs reprises des essais d'entente internationale pour arriver à la suppression d'un moyen de guerre qui semblait de plus en plus en désaccord avec les principes et les moyens de la guerre moderne et les nouvelles idées économiques. Certains États firent aussi parfois, en commençant une guerre, des renonciations unilatérales à l'armement des corsaires.

La Déclaration de 1856 ne fut donc que le terme final d'une évolution commencée depuis longtemps ; si la réforme qu'elle consacre fut si tardive et si les efforts faits précédemment pour la réaliser ne purent aboutir, cela tient, nous semble-t-il, à deux raisons :

Tout d'abord, dans la plupart des propositions et des projets d'entente faits au commencement de ce siècle pour la suppression des corsaires, on avait lié à cette question, déjà si controversée, une autre réforme bien plus délicate et bien plus discutée encore puisqu'elle n'a pas encore abouti de nos jours : celle du *respect de la propriété privée sur mer en cas de guerre maritime*. On croyait, en effet, que ces deux questions ne pouvaient être séparées et que, la course étant à peu près le seul instrument qui servait à exercer le droit de capture, celui-ci devait forcément être supprimé en même temps que les corsaires. Mais la suppression du *droit de prise* était une réforme bien difficile et qui devait bouleverser complètement les procédés de la guerre

maritime. Des négociations entamées sur cette base si large : *abolition du droit de prise, abolition de la course*, n'avaient évidemment à cette époque aucune chance d'aboutir.

Il y avait encore à cela une autre raison (dont on se rendait d'ailleurs fort bien compte puisque nous la trouvons exprimée dans plusieurs des réponses faites en 1792 par les États européens à la proposition de réforme faite par la France, par l'Espagne notamment), c'est que toute convention tendant à abolir la course ne pourrait avoir de résultats pratiques et être fidèlement observée qu'autant que l'Angleterre aurait donné son adhésion à cette réforme.

Il n'est que trop certain, en effet, qu'on ne peut rien changer ni innover dans le droit maritime international sans avoir l'assentiment de l'Angleterre. L'Angleterre qui couvre toutes les mers de son pavillon, qui a des intérêts à défendre dans toutes les parties du monde, est appelée par cela même à prendre part à toutes les luttes maritimes sérieuses ; il ne servait donc pas à grand'chose de déclarer la course supprimée si l'Angleterre continuait à délivrer des lettres de marque et à forcer ainsi ses adversaires à en délivrer aussi pour lutter contre elle à armes égales. La réforme ne pouvait donc aboutir que si l'Angleterre l'acceptait ; or, elle lui fut résolument hostile jusqu'en 1854 et refusa même de la discuter. Dans ces conditions, malgré la bonne volonté des autres nations, on ne pouvait rien faire de pratique et, de fait, on ne fit rien.

Nous devons cependant faire l'historique de ces protestations contre la course parce qu'elles créèrent et développèrent contre elle un sentiment de réprobation générale et contribuèrent ainsi beaucoup à faire accepter sa suppression rapidement et presque universellement dès que l'adhésion de l'Angleterre l'eût rendue possible.

Le premier auteur qui se soit élevé nettement contre la pratique de la course est le célèbre *Grotius* dans son ouvrage : « *De jure belli ac pacis* », publié en 1624 : « N'est-il pas manifeste, pour tout le monde, dit-il (1), que cette sorte de piraterie légale qu'on appelle l'armement en course n'a guère pour résultat d'affaiblir la puissance de l'ennemi et de l'amener par force à demander la paix, mais cause seulement la ruine de quelques particuliers innocents des faits de la guerre et dont les familles se trouvent frappées de coups si lamentables que le créancier le plus dur n'oserait en user ainsi envers un débiteur. »

On le voit, *Grotius* ne condamne pas la course comme *illégitime* en ce qu'elle confère à des particuliers des droits qui ne devraient être exercés que par l'État, mais seulement comme *inutile* et comme frappant des innocents. Nous n'avons pas besoin de dire que la protestation de *Grotius*, qui devançait son époque de deux siècles, passa complètement inaperçue.

(1) V. lib. 3, c. 18, § 4.

Il en fut de même de celle d'un autre publiciste, au XVIII^e siècle : *Mably*, dans son *Droit public de l'Europe*, publié en 1748, reprit et généralisa l'idée émise par Grotius. Ce n'est pas seulement la course qu'il condamne, mais le droit de prise lui-même ; il demande même que l'on renonce à la règle par laquelle les belligérants s'interdisent tout commerce réciproque. Il montre clairement combien on se trompe en assignant comme but à la guerre maritime la ruine du commerce de l'ennemi : tous les États, dit-il, sont solidaires les uns des autres au point de vue commercial, si bien qu'en attaquant son adversaire dans son commerce, on se fait à soi-même un préjudice égal à celui qu'on veut lui causer. Enfin, Mably émet cette idée, qui fut reprise si souvent depuis et qui est encore aujourd'hui le principal argument des adversaires du droit des prises, qu'il n'y a pas de raisons pour qu'on ne suive pas, dans la guerre maritime, les mêmes règles que dans la guerre continentale : « pourquoi regarder comme honnête, ou du moins permis, sur mer, ce qui serait infâme sur terre ? » — « Mais on ne peut, ajoute-t-il, remédier à un abus si fâcheux qu'après avoir proscrit un usage plus pernicieux encore et qui multiplie sans nécessité les maux de guerre : je veux parler des pirateries qui s'exercent entre les navires marchands dès que leurs puissances cessent d'être en paix (1). »

(1) V. *Droit public de l'Europe*, éd. de 1748, t. II, p. 310.

Pour Mably donc, l'abolition de la course est seulement le *premier terme* d'une série de réformes qui assimileraient la guerre maritime à la guerre continentale. Il va même plus loin, et lorsqu'il demande que l'on permette le commerce entre belligérants, il réclame une réforme qui n'est même pas faite encore de nos jours pour la guerre continentale.

Ces projets de Mably étaient tellement en désaccord avec les idées et les pratiques de son temps que l'on comprend parfaitement qu'ils n'aient eu aucune influence. Aussi, *Linguet* qui, plus tard, dans ses *Annales politiques*, proposa les mêmes réformes, crut émettre en cela « une réflexion absolument nouvelle ». Comme Mably, cependant, il demandait que l'on assimilât les règles de la guerre maritime à celles de la guerre continentale ; comme lui encore il s'élevait spécialement contre la course : « Cette manière de faire la guerre, dit-il (1), est ennoblie par l'usage et le consentement universel. Mais cependant un homme sensé qui se permet de réfléchir peut-il y voir autre chose que la plus lâche, la plus odieuse, la plus barbare de toutes les pirateries. »

Le dernier publiciste qui, avant la Révolution, ait attaqué les armements particuliers est *Galiani* dans son traité : *Des devoirs réciproques des belligérants et des neutres* (2). *Galiani* rattache la suppression de la course

(1) V. *Annales politiques*, t. VI, p. 108.

(2) *De doveri de'principi neutrali verso i principi guerreggianti e di questi verso i neutrali*, 1782.

à tout un ensemble de mesures destinées à adoucir progressivement la guerre ; c'est ainsi qu'il nie que tout moyen de nuire à l'ennemi soit permis : qu'il veut réduire beaucoup le droit de blocus et la liste des objets regardés comme contrebande de guerre, qu'il se montre défenseur résolu des droits des neutres et des classes inoffensives des peuples belligérants. Galiani a fait une critique complète de la course et après l'avoir condamnée en principe, il a cherché, ce que n'avaient pas fait ses devanciers, des moyens pratiques d'arriver à sa suppression. La course, dit-il, a pu autrefois avoir son excuse et son utilité quand les nations n'avaient pas d'autre marine et étaient obligées de faire appel aux armateurs particuliers pour la commune défense, « mais dans l'état actuel de la civilisation, avec des armées régulières, des flottes puissantes et un commerce maritime qui s'étend sur le monde entier, le droit de course concédé à des particuliers est désormais une mesure cruelle, inutile, préjudiciable à la chose publique comme aux particuliers, et dès lors sans justice et sans droit. » Il montre aussi les abus de toute sorte produits par la course, abus que les règlements les plus sévères sont impuissants à empêcher parce qu'ils sont violés à chaque instant et que les gouvernements ne cherchent même pas à les faire respecter. Enfin, il refuse à la course toute efficacité et dit qu'elle n'a jamais hâté la fin d'une guerre, ni influé sérieusement sur son résultat.

Il cherche ensuite le moyen d'accomplir cette réforme si désirable. Il voit parfaitement qu'elle ne pourra se faire que par le *consentement presque unanime* de tous les États, parce que si, en cas de guerre, quelques-uns continuent à délivrer des lettres de marque, les autres sont bien forcés de faire de même pour ne pas se trouver en état d'infériorité ; aussi demande-t-il que l'abolition de la course soit inscrite dans le *Manifeste* que venait de publier l'impératrice de Russie (1780) et qui fut le point de départ de la première *lique des neutres*.

Ce moyen aurait été bon si toutes les puissances avaient été d'accord pour accepter les principes contenus dans ce manifeste, mais on sait que justement l'Angleterre, dont nous avons reconnu plus haut l'influence prépondérante dans toute réforme du droit maritime, n'avait donné au manifeste de Catherine de Russie aucune adhésion sincère. Il est en tous cas certain qu'elle se serait nettement refusée à admettre la suppression de la course et qu'un grand nombre de puissances maritimes auraient agi comme elle.

On peut donc dire qu'aucune des critiques de la course qui se sont produites jusqu'à la Révolution française ne pouvait avoir de résultat pratique ; c'étaient de simples théories, remarquables parce qu'elles mettaient nettement et complètement en lumière les vices et l'inutilité des armements particuliers et qu'elles devançaient ainsi de beaucoup leur époque, mais qui ne pouvaient

prévaloir contre un mode de guerre encore admis et pratiqué partout. Nous allons maintenant avoir à signaler des tentatives plus sérieuses, plus pratiques, faites en vue de supprimer la course par voie d'entente internationale. Ces tentatives n'aboutirent pas, et nous avons donné plus haut les raisons de ces insuccès, mais elles continuèrent une évolution qui devait se terminer par la *Déclaration de 1856*.

Mais avant même la Révolution française, nous devons mentionner une disposition du Traité conclu en 1785 entre les États-Unis et la Prusse et qui est intéressante, malgré son peu de portée pratique, parce qu'elle est le premier texte où deux nations renoncèrent d'un commun accord à délivrer des lettres de marque. L'*article 23* de ce Traité est ainsi conçu : « S'il survient une guerre entre les deux parties contractantes, tous les vaisseaux marchands et commerçants employés à l'échange des productions de différents endroits et par conséquent destinés à répandre les objets propres aux nécessités et aux douceurs de la vie passeront librement et sans être molestés, et les deux puissances contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course qui les autorisât à prendre ou à détruire ces sortes de vaisseaux marchands ou à en interrompre le commerce. »

Cette disposition qui avait été insérée dans le traité, grâce aux efforts de *Franklin*, consacre, on le voit, en même temps que l'*abolition de la course*, la *suppression*

du droit de prise ; elle n'avait d'ailleurs pas grande importance parce que l'éventualité d'une guerre entre les États-Unis et la Prusse était bien improbable à cette époque. C'était plutôt une déclaration de principe, par laquelle les États-Unis, et *Franklin* en particulier, faisaient connaître aux autres nations leur opinion sur l'emploi des corsaires. A ce titre, il est fort possible qu'elle ait contribué à provoquer la proposition faite en 1792 à l'Assemblée Législative, et dont nous allons parler. Quoi qu'il en soit, lorsque, en 1799, les États-Unis et la Prusse renouvelèrent le Traité qui les unissait, les dispositions de l'article 23 du Traité de 1785 ne furent pas reproduites.

Les hommes de la Révolution, avec leurs idées philanthropiques et humanitaires et leur ardent désir de supprimer les abus de tous genres, ne pouvaient rester indifférents à cette question de la course, d'autant plus que ce moyen de guerre avait déjà soulevé des critiques et des protestations nombreuses.

En 1792, plusieurs des Comités de l'Assemblée Législative se réunirent pour discuter sur l'opportunité de la suppression des corsaires. Le 30 mars 1792, M. *de Kersaint* proposait à l'Assemblée, au nom des Comités Diplomatique, de la Marine et du Commerce, un projet de décret ainsi conçu :

« ART. 1^{er}. — Il ne sera délivré *aucune commission pour armer en course*.

ART. 2. — Les armateurs des vaisseaux de commerce armés pour leur légitime défense, ne pourront s'emparer d'un bâtiment de commerce ennemi à moins qu'ils n'y soient contraints par provocation.

ART. 3. — Il est défendu aux vaisseaux de guerre de l'État de prendre aucun bâtiment particulier de commerce, appartenant à la nation ennemie, à moins qu'il ne soit armé en guerre. »

De plus, tout Français faisant partie de l'équipage d'un corsaire devrait être puni de mort. Les corsaires ennemis pris pendant la guerre devraient être gardés en prison jusqu'à la paix. Les particuliers sur lesquels l'ennemi aurait opéré des prises devraient faire constater leurs pertes pour être indemnisés à la fin de la guerre (*art. 4 et 5*).

Toutes ces dispositions n'étaient soumises à aucune condition de réciprocité, mais l'*article 4* (final) « invitait le roi à préparer auprès des nations, par la voie des ambassadeurs, la suppression absolue de la course sur mer et d'assurer, en tout ce qui pourrait dépendre de la nation française, la liberté de la navigation et du commerce bien réciproque des peuples et leur commune ressource ».

Les considérants de ce décret étaient un résumé de toutes les critiques qui avaient été faites de la course : la guerre, y était-il dit, étant l'acte le plus éminent de la souveraineté des peuples ne peut se faire légalement que par les nations elles-mêmes et non par les particu-

liers et pour leur compte ; il est de l'intérêt de toutes les nations policées de l'Europe de proscrire ou d'abjurer l'usage de faire la guerre par la voie des corsaires, parce que cet usage entraîne nécessairement après lui la violation des propriétés et du droit des gens et que, n'étant et ne pouvant être, par sa nature, soumis à d'autres règles que celles que lui donne la plus aveugle des passions, l'avidité, il est fréquemment accompagné d'actes d'inhumanité. La course menace également les nations belligérantes et les nations en paix ; loin d'accélérer la marche de la guerre vers son terme, elle aggrave au contraire les peuples dont elle ruine les particuliers ; entretenant l'esprit d'injustice et le penchant au dol et à la fraude, elle s'oppose au développement des principes propres à l'amélioration de l'espèce humaine, etc..... (1).

Quoique fortement et justement motivé, le décret proposé par M. de Kersaint n'en était pas moins inopportun, d'abord parce qu'il liait à l'abolition de la course la suppression du droit de prise, question bien plus délicate et bien plus controversée, et ensuite parce que la France aurait commis une grave imprudence en renonçant à l'aide qu'elle pouvait tirer de ses corsaires à la veille d'une lutte où elle ne devait pas avoir trop de toutes ses forces pour tenir tête à ses nombreux ennemis. Il n'était pas possible de laisser ainsi les vaisseaux

(1) V. *Moniteur* du 31 mai 1792, p. 632.

marchands de la marine nationale sans défense en face des corsaires de l'ennemi.

Ces difficultés n'échappèrent pas à l'Assemblée, et une longue discussion s'éleva sur le projet des comités. MM. *Lassource* et *Grasset* proposèrent de réduire la réforme à la suppression de la course sous condition de réciprocité : le gouvernement français se réservant par là la faculté de prendre les mesures nécessaires pour lutter à armes égales contre les nations qui n'auraient pas renoncé à délivrer des lettres de marque. Le pouvoir exécutif devait, de plus, faire tous ses efforts pour faire adopter par toutes les nations le principe de l'abolition de la course. Ce projet était plus acceptable, mais son adoption aurait-elle eu grand résultat ? il est permis d'en douter. Il est bien probable qu'aucun peuple n'aurait suivi l'exemple donné par la France.

Au cours de la discussion, M. *Emmery*, député de Dunkerque, fit la déclaration suivante : « J'appartiens à la ville qui a fait le plus d'armements en course. Les 1000 ou 1200 corsaires qu'elle a armés dans les dernières guerres ont fait plus de mal à l'Angleterre que leur marine des deux maisons de Bourbon réunies. *Cependant cette ville ne désire pas la continuation de ce genre d'armements.* » Cette déclaration est fort intéressante ; elle montre que même les armateurs des ports qui s'étaient le plus enrichis par la course, préféraient aux profits aléatoires des corsaires les gains normaux d'un commerce paisible et régulier.

Finalement, l'Assemblée Législative vota, à la presque-unanimité, un projet de M. *Vergniaud* ainsi conçu : « L'assemblée nationale décrète que le pouvoir exécutif sera invité à négocier avec les puissances étrangères pour faire supprimer, dans les guerres qui pourraient avoir lieu sur mer, les armements en course et assurer la libre navigation du commerce (1). »

Ce Décret préconisait donc, quoiqu'en termes assez peu explicites, la suppression du droit de prise en même temps que celle de la course ; il avait donc bien peu de chances d'aboutir, étant donné surtout la haine ou le mépris que professaient les puissances européennes à l'égard de la Révolution française et de ses œuvres. C'était une déclaration toute platonique, et la suite le fit bien voir.

Dumouriez, qui était alors ministre des Affaires étrangères, ouvrit bientôt les négociations décidées par le décret de l'Assemblée ; elles restèrent presque toutes sans résultat. L'Angleterre dédaigna de répondre aux propositions de la France et son refus enleva toute chance de réussite. L'Espagne s'en rendit fort bien compte et répondit qu'elle donnerait volontiers son aveu « dès que nous serions d'accord avec l'Angleterre » ; de même les États italiens, le Portugal, le Danemark, l'Autriche, quoique favorables en principe au vœu de la France, ne crurent pas devoir entamer des négociations qu'elles savaient devoir rester inutiles.

(1) V. *Moniteur*, 31 mai 1792, p. 634.

Les États-Unis se déclarèrent prêts à négocier sur l'abolition de la course, ainsi d'ailleurs que « sur d'autres principes tendant aussi à diminuer les occasions et les calamités de la guerre » ; mais ils demandaient que la question fût jointe à celle du nouveau traité de commerce qu'ils essayaient alors d'obtenir de la France.

Seules les Villes Hanséatiques acceptèrent résolument la réforme, ce qui n'est pas étonnant d'ailleurs, car elles y avaient un intérêt énorme ; elles renoncèrent, en cas de guerre contre la France, aux armements en course, elles s'engagèrent aussi à éviter « tout ce qui pourrait donner lieu à de funestes représailles ». Cette dernière phrase se rapporte sans doute à l'abolition du droit de prise. Par réciprocité, la Convention déclara, le 29 mars 1793, « la course abolie à l'égard des navires de la ville de Hambourg et des Villes Hanséatiques ».

Ce fut là tout le résultat final de la proposition de 1792 ; il faut avouer qu'il est à peu près nul. La question de la suppression des corsaires n'avait, en somme, pas fait un seul pas ; aussi, nous l'avons vu, jamais on n'usa et on n'abusa autant des armements particuliers que sous la Révolution et l'Empire.

Napoléon, il est vrai, se déclara à plusieurs reprises partisan de la suppression du droit de prise, et, par suite, de celle des corsaires. Dans une lettre écrite en 1809 à M. *Amstrong*, ministre des États-Unis, il expose ces principes et dit qu'il fera tous ses efforts pour en rendre l'adoption générale quand la France aura acquis

une marine régulière suffisante pour sa défense ; ces déclarations sont renouvelées dans ses Mémoires (1). Mais quand on songe à quel degré d'exagération Napoléon poussa la guerre économique, aux encouragements, au moins indirects, que les mesures qu'il édicta donnèrent aux corsaires, aux abus qu'elles favorisèrent, on se prend à douter que les vœux que nous venons de rapporter soient bien sincères et à se demander si Napoléon ne les formulait pas simplement pour faire parade de sentiments humanitaires et en croyant bien qu'ils resteraient toujours inapplicables.

En somme, en 1815 la question de l'abolition de la course restait encore *à peu près entière* et un grand nombre d'hommes éminents demeuraient partisans résolus de ce mode de guerre ; c'est ainsi que *Tetens* écrivait que « si pendant une courte période du siècle précédent quelques amis de l'humanité, abusés par les progrès de la civilisation, avaient pu croire possible la suppression des corsaires, les faits étaient là pour montrer que ce n'était qu'une généreuse utopie abandonnée même par ses plus fervents apôtres comme irréalisable ».

En 1823, lorsque la France entreprit une expédition en Espagne, une circulaire du vicomte de *Château-briand* notifia aux cours étrangères : « 1° Que le gouvernement français ne délivrerait pas de lettres de marque

(1) V. t. III, c. 6, § 1, p. 304.

pour courir sus aux bâtimens de commerce espagnols ; 2° qu'ordre serait même donné aux vaisseaux de la marine royale de ne capturer que les bâtimens de guerre de l'Espagne et de n'arrêter aucun bâtiment de commerce espagnol ou étranger, à moins qu'il n'essaye de forcer un blocus effectif établi par la France ».

C'était sans condition de réciprocité que la France prenait ces engagements, aussi demandait-elle aux nations neutres de limiter autant que possible le préjudice que pourraient lui causer les corsaires espagnols en leur interdisant l'entrée de leurs ports et la vente de leurs prises et en défendant à leurs nationaux de prendre des lettres de marque en Espagne. Le ministre anglais, *M. Canning*, répondit que, en ce qui concernait l'armement des corsaires, il les défendrait aux sujets britanniques, ainsi d'ailleurs que les lois en vigueur le lui prescrivaient, mais qu'il ne pouvait faire droit à l'autre demande de la France ; que, d'après les usages du droit maritime, il avait toujours été permis aux corsaires d'entrer dans les ports neutres et d'y vendre leurs prises ; qu'en conséquence, déroger à cet usage serait manquer aux devoirs de la neutralité. En effet, disait-il, « cette interdiction pèserait d'une manière inégale sur les deux combattants dont l'un pourrait avoir des forces maritimes régulières supérieures, tandis que l'autre n'aurait exclusivement que ses corsaires pour venger les préjudices occasionnés à son commerce ».

Malgré cette réponse défavorable, la France tint ses

engagements pendant toute la durée des hostilités, bien que le gouvernement espagnol eût accordé contre elle des lettres de marque; les corsaires espagnols ne nous firent d'ailleurs pas grand mal. Nous devons ajouter que les résolutions prises par la France s'expliquaient parfaitement par la nature de la guerre qu'elle avait entreprise contre l'Espagne. C'était uniquement au gouvernement espagnol qu'elle faisait la guerre, elle voulait aider à rétablir le pouvoir absolu du prince Ferdinand qui, pour avoir violé plusieurs fois la Constitution qu'il avait jurée, s'était mis en fort mauvaise posture. La France avait donc tout intérêt à ne pas ruiner le peuple espagnol et sa marine marchande pour ne pas créer, contre le prince qu'elle soutenait, des causes d'impopularité et pour ne pas augmenter les ruines que son protégé aurait ensuite à réparer.

Il ne faut donc pas accorder à la déclaration de la France une valeur bien considérable et une portée générale; son principal résultat fut de susciter, de la part du gouvernement des États-Unis, une tentative nouvelle d'entente internationale.

Le 5 décembre 1823, le gouvernement des États-Unis adressait à la France, à l'Angleterre et à la Russie un projet de Convention qui était destiné à régler, dans leur ensemble, les droits des belligérants et des neutres. Au nombre des principes ainsi proclamés étaient ceux de la suppression des armements en course et de l'abolition du droit de prise.

La principale raison alléguée par les États-Unis pour demander ces réformes, c'était qu'il n'y a pas de motif pour que les règles de la guerre maritime soient différentes de celles de la guerre continentale : « Les mêmes principes de justice, de charité, de paix, sous l'influence desquels les nations chrétiennes ont, par un commun accord, exempté les propriétés particulières sur terre de la destruction et des déprédations de la guerre, réclament également la protection de la propriété privée en haute mer. »

Cette raison a été invoquée de tous temps par les partisans de la suppression du droit de prise.

Le Message rappelait qu'une tentative semblable avait déjà été faite en 1785 par les États-Unis dans leur traité avec la Russie, mais qu'elle n'avait pu aboutir car « les idées des philanthropes n'avaient pas encore triomphé et on n'avait pas encore eu l'exemple d'une puissance maritime qui fait la guerre en respectant sur mer la propriété privée ». De même, le président *Monroë* disait, dans un Message du 2 décembre, que c'était la conduite si désintéressée de la France qui lui avait inspiré la pensée de la réforme.

La correspondance diplomatique qui fut échangée à la suite de cette proposition démontre que beaucoup de puissances se montrèrent, en principe, favorables à la réforme, mais à condition qu'il y eût, sur ce sujet, entente entre toutes les puissances maritimes. Tel fut no-

tamment l'avis de la Russie (1) : le comte de Nesselrode répondit en son nom que « ce serait seulement par l'accord de toutes les puissances maritimes que les mesures proposées pourraient produire les effets qu'on avait lieu d'en attendre (2) ».

L'Angleterre se montra hostile aux réformes proposées, si bien qu'il fut impossible d'établir l'entente générale que l'on réclamait. Le 7 décembre 1824, le président Monroë déclara encore qu'il n'avait pas abandonné son projet et que des négociations seraient reprises à ce sujet, mais après un vain échange de notes diplomatiques, qui se continua pendant plusieurs années, les États-Unis finirent par se désister de leur projet.

Au Congrès de Panama, en 1826, fut faite encore une proposition en vue de l'abolition de la course. *Calvo* (*Dr. intern.*, t. IV, p. 335, 4^e édition) en dit quelques mots : « c'est à tort, dit-il, que la plupart des publicistes négligent d'en faire mention, car bien qu'elle n'ait pas eu de résultats pratiques, elle n'en constitue pas moins, par ses tendances générales, un des antécédents historiques de la doctrine proclamée, 30 ans plus tard, par le Congrès de Paris ».

(1) Voir les instructions de M. *Adams* en 1873, la correspondance échangée entre M. *Rusch* et MM. *Huskisson* et *Canning* ; MM. *Sheldon* et *Châteaubriand* ; M. *Middleton* et le comte de *Nesselrode* de 1874 à 1876.

(2) Tel n'était pas l'avis des États-Unis qui avaient déclaré qu'une adoption, même partielle, serait toujours « autant de gagné pour l'humanité ».

CHAPITRE II

LA GUERRE DE CRIMÉE. — LA DÉCLARATION DE PARIS (1856).

Nous arrivons maintenant au Congrès de 1856 et à ses précédents immédiats. Jusqu'à l'époque dont nous allons nous occuper, l'Angleterre, nous l'avons vu, s'était montrée l'adversaire de toute réforme tendant à supprimer les corsaires ; nous avons même dit que cette hostilité contribua grandement à rendre inutiles toutes les tentatives faites dans ce but. Désormais, au contraire, l'Angleterre, changeant radicalement de politique, va se montrer la *promotrice* d'une réforme qu'elle avait si longtemps combattue. Ainsi va disparaître le principal obstacle qui s'opposait à son adoption par toutes les puissances civilisées. Si à cela nous joignons ce fait que l'on se décida enfin à *disjoindre* les deux questions de l'*abolition de la course* et de la *suppression du droit de prise* que l'on avait jusque-là regardées comme indissolublement liées, et à négocier seulement sur la première en réservant la seconde, nous nous expliquerons facilement la facilité avec laquelle on tomba d'accord sur la Déclaration de Paris et la rapidité de l'adhésion de presque tous les gouvernements.

Quelles furent donc les raisons qui portèrent l'Angleterre à accepter enfin et même à préconiser la suppression de la guerre de course ?

Si nous nous en rapportons aux apparences et aux déclarations de cette nation, nous pourrions croire qu'elle fut guidée seulement par le souci d'atténuer les maux de la guerre et de mettre un terme aux excès de toute sorte que l'on avait toujours reprochés aux corsaires. Mais quand on sait combien l'Angleterre fut toujours habile à masquer et à ennoblir, en faisant parade de sentiments d'humanité et de justice, le souci de son intérêt qui la guide uniquement, on est tenté de ne pas se payer de ces belles déclarations. Et vraiment, point n'est besoin de creuser beaucoup la question pour voir apparaître la véritable raison d'un changement si subit : l'Angleterre avait tout simplement fini par s'apercevoir qu'avec son immense commerce et les intérêts qu'elle avait à défendre dans toutes les parties du monde, elle offrait, en cas de guerre, une proie riche et sûre aux corsaires ennemis qui pouvaient l'atteindre très gravement et arrêter sa vie économique. Depuis le commencement de ce siècle, la marine marchande anglaise a pris un développement énorme ; elle est arrivée à être, à elle seule, plus nombreuse que toutes les autres marines marchandes réunies ; on comprend donc que, quelque nombreuse que soit la flotte de guerre anglaise, elle ne pourrait, en temps de guerre, protéger cet immense commerce qui resterait à la merci des corsaires enne-

mis. Nous aurons à revenir sur cette question dans le dernier chapitre de cette étude.

Si donc l'Angleterre, en 1854, se décida à prendre l'initiative de l'abolition de la course, c'est qu'elle avait compris qu'elle avait tout à gagner à cette réforme.

Nous n'en voulons d'autre preuve que ces paroles prononcées par lord *Clarendon* à la Chambre des Lords le 22 mai 1856 (1) : « Lorsque le bâtiment marchand et le corsaire attendaient tous les deux leur force motrice du vent, ils étaient comparativement sur un pied d'égalité, et c'était le plus fin voilier qui prenait l'avance. Mais la majeure partie de notre commerce, se faisant actuellement sur des bâtiments à voile, serait absolument à la merci d'un corsaire, quelque petit qu'il fût, faisant la course à la vapeur. En conséquence *je regarde l'abolition des lettres de marque comme étant du plus grand avantage pour un peuple aussi commerçant que le peuple anglais* ». De même, lord *Palmerston* disait, le 6 mai 1846, à la Chambre des Communes : « *C'est nous qui avons le plus gagné à ce changement* par suite duquel, pendant cette guerre, nos relations commerciales n'ont pas souffert ».

Ces aveux sont dépouillés d'artifice et montrent quel fut le véritable motif qui dicta, à cette époque, la conduite de l'Angleterre. Cela n'empêcha pas, d'ailleurs, les plénipotentiaires de cette nation de se déclarer poussés

(1) V. *Times*, 23 mai 1856.

uniquement par des sentiments de justice et de modération et de présenter la réforme aux autres peuples au nom de l'humanité.

Lorsqu'en 1854 l'Angleterre et la France s'engagèrent dans la guerre contre la Russie, elles déclarèrent qu'elles ne délivreraient pas de lettres de marque. La Déclaration de l'Angleterre à ce sujet est la première en date, elle est du 28 mars 1854, celle de la France fut publiée le lendemain. Ces deux déclarations, qui sont identiques, sont ainsi conçues en ce qui concerne la course : « Sa Majesté déclare en outre que, mue par le désir de diminuer autant que possible les maux de la guerre et d'en restreindre les opérations aux forces régulièrement organisées par l'Etat elle n'a pas, pour le moment, l'intention de délivrer des lettres de marque, pour autoriser des armements en course (1). »

Il faut remarquer, d'ailleurs, que les puissances alliées ne faisaient pas un grand sacrifice en renonçant à la course : en effet, leurs marines réunies étaient assez nombreuses pour *bloquer* efficacement tous les ports russes, ceux de la Baltique comme ceux de la mer Noire et pour empêcher ainsi toute navigation russe et toute communication maritime entre les neutres et la Russie ; et c'est effectivement ce qu'elles firent. Dans ces conditions, les corsaires n'avaient aucun rôle à remplir et

(1) V. *Moniteur*, 30 mars 1854.

n'auraient eu aucune prise à faire : il était donc bien inutile de permettre d'en armer. Etant donnée l'énorme supériorité maritime de la France et de l'Angleterre, il était bien préférable d'employer, comme elles le firent, un blocus général pour paralyser le commerce de leur ennemie que de s'en remettre pour cela aux corsaires. D'ailleurs, ceux-ci n'auraient pu, comme le fit le blocus, empêcher absolument tout commerce avec l'ennemi puisque, aux termes mêmes des Déclarations des 28 et 29 mars, ils auraient été forcés de respecter les marchandises ennemies chargées sur navires neutres.

Il était donc, en somme, de l'intérêt bien entendu de la France et de l'Angleterre de renoncer aux armements en course, vu les circonstances spéciales dans lesquelles se faisait la guerre de Crimée. Leur Déclaration fut d'ailleurs très bien accueillie des gouvernements européens qui montrèrent, par là, qu'ils étaient, en principe, partisans de l'abolition de la course et qu'ils acquiesceraient volontiers sur ce point à une réforme radicale. Ces puissances s'empressèrent, en effet, d'édicter des mesures spéciales destinées à empêcher, en ce qui dépendait d'elles, tout usage de la course dans la guerre alors engagée. La Suède, la Norvège, le Danemark, l'Autriche, l'Espagne déclarèrent qu'ils n'admettraient dans leurs ports aucun navire armé en course pas plus que les prises faites par les corsaires sauf le cas de péril de mer ; ils défendirent de plus à leurs nationaux d'accepter des lettres de marque ou de s'intéresser dans des armements en course.

Au commencement de la guerre, l'Angleterre voulant s'assurer des sentiments des États-Unis en ce qui regardait les corsaires, fit proposer au gouvernement de Washington d'abolir la course d'une façon générale. Il y avait d'ailleurs à ce moment en Amérique un mouvement général en faveur de cette réforme : à la fin d'avril 1854, la Chambre de commerce de New-York avait flétri la course et décidé :

« 1° Qu'un Mémoire serait rédigé et signé par les officiers de cette Chambre et adressé au Président des États-Unis pour lui demander d'entamer des négociations avec les autres puissances dans le but de supprimer les armements en course.

2° Qu'il serait rédigé un autre Mémoire par les mêmes officiers, adressé au Sénat et à la Chambre des représentants des États-Unis, leur demandant de passer des lois qui, d'après leur avis, arrêteraient pour toujours les armements en course (1). »

Malgré ces vœux, le cabinet de Washington refusa d'entrer en pourparlers avec l'Angleterre pour l'abolition de la course. Il s'appuya sur le motif qu'il devait encore faire valoir plus tard, lors de la Déclaration de Paris, que les États-Unis ne pouvaient, sans danger pour eux, accepter la suppression de la course, du moment qu'on ne reconnaissait pas en même temps le respect de la propriété privée sur mer. Il faut remarquer,

(1) *Moniteur*, 1^{er} mai 1894.

en effet, que, dans toutes les propositions qu'ils avaient faites précédemment pour supprimer les corsaires, les États-Unis avaient toujours lié cette question à celle de la suppression du droit de prise.

A la fin de l'année 1854, la Prusse proposa de nouveau d'ouvrir des négociations pour abolir la course, les États-Unis répondirent encore : « Si les grandes puissances de l'Europe s'accordent à proposer comme règle de droit international que la propriété particulière sur l'Océan soit exempte de la saisie par les croiseurs armés aussi bien que par les corsaires, les États-Unis sont prêts à s'entendre avec elles sur cette large base (1). » La proposition de la Prusse n'eut aucune suite.

Dans les premiers mois de 1856, se réunissait à Paris un Congrès de plénipotentiaires destiné à négocier des conditions de la paix avec la Russie et à régler les affaires d'Orient. Ce congrès, composé des délégués de l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie, signa le 30 mars 1856 le traité de paix dont les ratifications furent échangées le 27 avril par les puissances contractantes. Le 8 avril 1856, le plénipotentiaire de la France, le comte Walewski, proposa au Congrès de terminer son œuvre par une Déclaration qui, dit-il, « constituerait un progrès notable dans le droit international et serait accueillie

(1) Voyez le message du président Franklin Pierce, *Archives diplomatiques* de janvier 1862, p. 143.

par le monde entier avec un vif sentiment de reconnaissance ».

Cette Déclaration fut signée le 10 avril par les plénipotentiaires de tous les États représentés au Congrès; elle est ainsi conçue :

« Les plénipotentiaires qui ont signé le traité de Paris du 30 mars 1856 réunis en conférence, considérant :

« Que le droit maritime en temps de guerre a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables.

« Que l'incertitude des droits et des devoirs en pareille matière donne lieu entre les neutres et les belligérants à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits.

« Qu'il y a avantage, par conséquent, à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important.

« Que les plénipotentiaires assemblés au Congrès de Paris ne sauraient mieux répondre aux intentions de leurs gouvernements qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard.

« Dûment autorisés, les susdits plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but et étant tombés d'accord ont arrêté la déclaration solennelle ci-après :

« 1^o *La course est et demeure abolie.*

« 2^o *Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre.*

« 3^o *La marchandise neutre, à l'exception de la con-*

trebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

« 4° Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

« Les gouvernements des plénipotentiaires s'engagent à porter cette déclaration à la connaissance des États qui n'ont pas été appelés à participer au Congrès de Paris et à les inviter à y accéder.

« Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les plénipotentiaires ne doutent pas que les efforts de leurs gouvernements pour en généraliser l'adoption ne soient couronnés d'un plein succès.

« *La présente déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les puissances qui y auront accédé (1).* »

Tel est l'acte solennel qui vint consacrer l'*abolition de la course*. Cette réforme n'avait d'ailleurs rien d'inattendu : nous l'avons vu, dans le cours de la guerre qui venait de s'achever, les belligérants s'étaient guidés sur les principes qu'elle consacrait et la plupart des grandes puissances de l'Europe avaient montré dans leurs déclarations de neutralité qu'elles étaient toutes disposées à l'accepter. Aussi l'entente des délégués au con-

(1) V. *Archives diplomatiques*, 1862, p. 146.

grès de Paris fut-elle extrêmement facile, il n'y eut pas de discussion, chose remarquable pour un acte consacrant des réformes de cette importance.

Conformément à l'engagement qu'avaient pris les plénipotentiaires, les principes de la Déclaration de Paris furent notifiés par les cabinets de Paris et de Londres à toutes les puissances maritimes, avec invitation à y accéder. Il y eut un accord presque unanime, presque toutes les puissances envoyèrent leur adhésion (1) ; seuls, l'*Espagne*, le *Mexique* et les *États-Unis* restèrent en dehors de ce mouvement général. L'Espagne et le Mexique alléguèrent que, leur marine de guerre étant très faible, ils ne pouvaient renoncer à faire appel, en cas de guerre, au patriotisme de leurs nationaux pour la renforcer.

Les États-Unis répondirent le 28 juillet 1856 par une Note où M. *Marcy* expose longuement les raisons pour lesquelles son gouvernement ne pouvait accéder à l'abolition de la course, du moins telle que la proposait la Déclaration.

Dans cette Note, les États-Unis se posaient en défenseurs des faibles et déclaraient qu'ils parlaient non seulement dans leur intérêt personnel, mais aussi dans l'intérêt de tous les États qui ne pouvaient ou ne vou-

(1) Le Japon lui-même envoya en 1886 son adhésion à la Déclaration de Paris ; cette acceptation a cela de particulier qu'elle fut spontanée et non pas, comme celle des autres puissances, provoquée par des négociations diplomatiques.

laient entretenir une forte marine de guerre. A tous ces États, disait M. Marcy, l'abolition de la course serait funeste car ,elle les priverait du moyen de compenser leur infériorité en cas de guerre contre des adversaires à marine puissante. On conçoit fort bien, ajoutait la Note, que les nations qui entretiennent une puissante marine aient pris l'initiative de la suppression des corsaires, elles n'ont, en effet, qu'à y gagner : « une pareille puissance, engagée dans une guerre avec une nation inférieure en forces, n'aurait besoin de rien faire pour la sécurité et la protection de son commerce, mais seulement à s'occuper de la marine régulière de l'ennemi. Celle-ci serait tenue en échec par une moitié des forces militaires et l'autre pourrait balayer le commerce ennemi de la surface de l'Océan.... au contraire, les conséquences funestes de cette inégalité de forces navales seraient compensées en partie par l'usage des corsaires ; alors, chaque partie attaquant partout le commerce de l'autre, chacune serait obligée de distribuer ses vaisseaux dans un but de protection. »

De tout cela les États-Unis concluaient qu'ils ne pouvaient accepter l'abolition de la course, telle qu'elle était proposée par la Déclaration de Paris ; car la faiblesse de leur marine régulière et le grand nombre de leurs vaisseaux marchands les exposeraient, en cas de guerre, à des pertes considérables. Pour que l'abolition de la course pût être acceptée par eux, il fallait supprimer, en même temps que les corsaires, le droit de

prise, c'est-à-dire étendre à la guerre maritime les règles de la guerre terrestre et déclarer la propriété privée inviolable sur mer. En conséquence, disait la Note du 28 juillet 1856, « le Président propose d'ajouter à la première proposition de la Déclaration de Paris les mots suivants : *« Et que la propriété privée des sujets ou des citoyens d'un belligérant soit exemptée sur mer de la saisie par les vaisseaux de guerre de l'autre belligérant, sauf ce qui concerne la contrebande de guerre »*. Ainsi amendée, le gouvernement des États-Unis adoptera la Déclaration avec les trois autres propositions qu'elle contient ».

Il faut d'ailleurs remarquer qu'en faisant cette réponse, les États-Unis ne faisaient que rester fidèles aux principes qu'ils avaient toujours suivis ; nous avons eu, en effet, plusieurs fois l'occasion de constater que, dans toutes les propositions qu'ils avaient faites en vue d'abolir la course, aussi bien en 1785 qu'en 1823, ils avaient toujours lié la question de la suppression des corsaires à celle de la suppression du droit de prise.

Pour le cas où leur amendement ne serait pas accepté, les États-Unis se déclaraient dans leur réponse prêts à adhérer aux *articles deux, trois et quatre* de la Déclaration de Paris.

La proposition des États-Unis d'abolir le droit de prise fut bien accueillie de la majorité des nations qui vaint été représentées au congrès de Paris ; la France, la Russie, la Sardaigne, la Prusse, la Hol-

lande paraissaient toutes disposées à l'accepter ; il semble même que quelques négociations aient été ouvertes à ce sujet par la Russie et la France (1). Mais l'Angleterre refusa absolument d'entrer en pourparlers sur cette question et ce fut elle, certainement, qui empêcha d'aboutir la réforme proposée par les États-Unis. Elle s'opposa même à ce que ceux-ci acceptassent partiellement la Déclaration de Paris comme ils en faisaient l'offre.

Cette opposition de l'Angleterre s'explique facilement. Cette puissance avait proposé l'abolition de la course parceque, comme nous l'avons vu, elle était de celles qui avaient le plus à gagner à cette réforme, elle avait fait sonner à ce sujet les grands mots d'humanité et de justice ; mais sa magnanime philanthropie disparaissait soudain quand il s'agissait d'aller jusqu'au bout de la réforme et de renoncer à la faculté de ruiner en cas de guerre, grâce à ses immenses forces maritimes, le commerce de ses concurrents et de ses adversaires.

En présence de ces difficultés les États-Unis retirèrent leur proposition en 1857, lorsque le président *Buchanan* fut arrivé au pouvoir ; ils ne sont donc liés sur aucun point par la Déclaration de Paris.

Cette non-adhésion des États-Unis à l'abolition de la course enlève à cette réforme beaucoup de sa valeur

(1)Voir message du président Franklin Pierce du 2 décembre 1856, *Archives diplomatiques*, 1862, t. 1, p. 160.

pratique, car cette puissance, par la nature même de ses forces et de sa constitution politique, est dans le cas de faire l'usage le plus étendu et le plus efficace des armements en course. M. *Hautefeuille* (1) en fait la remarque et s'en applaudit parce qu'il est resté partisan de la course ; mais les auteurs qui approuvent la Déclaration de Paris sont unanimes à regretter qu'elle n'ait pas été universellement acceptée.

Les États-Unis ont-ils eu raison de refuser ainsi d'accepter la Déclaration de 1856, et l'abolition de la course empêche-t-elle absolument un État d'aider, en cas de guerre, sa marine militaire avec les ressources de sa marine marchande ? C'est là un point sur lequel nous reviendrons dans notre *dernier chapitre*.

Remarquons en passant que le Brésil, tout en demandant comme les États-Unis l'abolition du droit de prise, n'a pas cru devoir mettre cette réforme comme condition de son acceptation de l'abolition de la course (2).

(1) V. *Histoire du dr. international maritime*, p. 442.

(2) V. note du ministre des affaires étrangères du Brésil, du 18 mars 1858.

CHAPITRE III

LA COURSE DEPUIS LA DÉCLARATION DE PARIS. — LA
GUERRE DE SÉCESSION. — LA GUERRE DE 1870.

Lors de la guerre d'Italie, en 1859, la Déclaration de Paris eut, pour la première fois, l'occasion de s'appliquer. Les trois puissances, France, Italie, Autriche, qui étaient engagées dans cette guerre étant signataires de cette Déclaration, aucune lettre de marque ne fut délivrée. Nulle difficulté ne fut d'ailleurs soulevée à ce sujet pendant cette guerre.

En 1860 s'éleva, dans l'Académie des Sciences Morales et Politiques, un important débat sur l'abolition de la course.

La discussion fut très vive : MM. *Giraud* et *Dupin aîné*, se déclarèrent les champions de la course et blâmèrent hautement son abolition. M. Giraud demandait simplement qu'on enlevât aux corsaires le droit de *police des neutres* qui était, disait-il, la cause de tous les excès qu'on avait pu leur reprocher (1). M. Dupin aîné prétendait que les corsaires n'étaient que des *corps francs* maritimes et que, par suite, il n'y avait pas lieu de les prohiber, non plus que les volontaires de l'armée

(1) Cette théorie est aussi celle de *Hautefeuille* et nous aurons à l'apprécier plus loin.

de terre. M. *Michel Chevalier* soutint victorieusement la cause de l'abolition de la course ; il montra ce qu'étaient véritablement les corsaires et combien ils pouvaient facilement se livrer à tous les excès que leur conseillait leur cupidité. Répondant à M. Dupin, il fit ressortir les différences essentielles qu'il y a entre les corps volontaires et les corsaires qui ne connaissent pas la discipline de l'armée navale, qui n'entrent pas même à titre auxiliaire dans cette armée, et qui, ne dépendant que d'eux-mêmes, font pour leur compte une véritable *guerre privée*.

On allait bientôt voir, d'ailleurs, dans une implacable guerre civile, la course réapparaître et susciter de curieuses négociations internationales.

Au début de l'année 1861, commençait entre les États du Nord et ceux du Sud de l'Union américaine divisée en deux camps la guerre dite de *Sécession*. Lorsque commencèrent les hostilités, toute la marine de guerre américaine se trouvait concentrée dans les ports du Nord. Les États Fédéraux se virent ainsi à la tête d'assez nombreuses forces maritimes, tandis que les Confédérés étaient, sur ce point, à peu près complètement dépourvus. Par contre, le commerce du nord de l'Union, étant beaucoup plus considérable que celui des États du Sud, était par cela même beaucoup plus vulnérable et les corsaires pouvaient devenir contre lui une arme redoutable. En raison de ces circonstances,

les Confédérés avaient un intérêt évident à délivrer des lettres de marque pour compenser leur infériorité.

Pendant les premiers temps des hostilités, l'Angleterre avait cherché à amener les États du Sud à reconnaître la Déclaration de Paris, mais ses efforts furent vains ; le 17 avril 1867, le président *Jefferson Davis* lançait une proclamation dans laquelle il invitait « tous ceux qui pouvaient désirer, en servant en pleine mer sur des navires armés par des particuliers, venir en aide au gouvernement, à adresser dans le plus bref délai, leurs demandes de commissions en lettres de marque et de représailles qui seront délivrées sous le sceau des États Confédérés ».

Dans son Message du 29 avril, il rendit compte au Congrès de cet acte et lui demanda de l'autoriser à accepter les offres nombreuses qui lui avaient été faites et à délivrer des lettres de marque. Le Congrès vota immédiatement une loi dans ce sens et les armements commencèrent avec une grande activité (1).

Ces armements allaient gravement menacer le commerce des États du Nord et leur faire perdre une grande partie des avantages que leur assurait la faiblesse de la marine régulière de leurs adversaires. Le cabinet de Washington s'en était rendu compte de bonne heure et,

(1) Le 15 août 1862, le Congrès des confédérés adhéra aux trois derniers articles de la Déclaration de Paris ; l'article 1^{er} était remplacé par celui-ci : *le droit de course est maintenu tel qu'il est établi par la pratique et reconnu par les lois internationales.*

dès le 24 avril, aussitôt la proclamation du président Davis et avant même que les Confédérés ne se fussent décidés à délivrer des lettres de marque, M. Seward, secrétaire d'État du gouvernement de Washington, adressait aux représentants des États-Unis en Europe une note dans laquelle il était déclaré que, bien que restant partisan, comme en 1856, de l'abolition du droit de prise, le Président consentait à ne plus mettre l'adoption de ce principe comme condition de l'acceptation par les États-Unis de la Déclaration de Paris, « considérant que le gouvernement provisoire des États du Sud avait pris la résolution d'inviter les particuliers à piller le commerce des États-Unis et que, par suite, dans les circonstances actuelles, il était sage de s'assurer le bienfait moindre offert par le Congrès de Paris plutôt que d'attendre indéfiniment dans l'espérance d'en avoir un plus grand ».

La tendance de cette note est bien claire : le gouvernement de Washington espérait, en reconnaissant la Déclaration de Paris, amener les autres États signataires à empêcher les Confédérés de faire usage de la course et à poursuivre les corsaires du Sud comme pirates.

Bientôt commencèrent des négociations entre les États-Unis, l'Angleterre et la France. Les États-Unis demandèrent d'abord à s'entendre avec l'Angleterre et la France sur la Déclaration de Paris en y joignant *l'amendement Marcy* c'est-à-dire l'abolition du droit

de course ; mais les cabinets de Londres et de Paris répondirent qu'ils ne pouvaient entreprendre de négociations sur ces bases, attendu que, dans le préambule de la Déclaration de Paris, les puissances signataires s'étaient engagées à n'entrer, à l'avenir, sur l'application du droit maritime en temps de guerre, *dans aucun arrangement qui ne reposât à la fois sur les quatre principes de la Déclaration*. Il en résultait que l'Angleterre et la France ne pouvaient négocier séparément de l'abolition du droit de prise avec les États-Unis et que ceux-ci ne pouvaient, dans leur acceptation, rien changer aux termes de la Déclaration de Paris sans avoir obtenu préalablement l'assentiment et l'accord de toutes les puissances signataires.

Sentant bien que cet accord serait impossible à obtenir quant à l'abolition du droit de prise, les États-Unis durent se contenter de négocier avec l'Angleterre et la France leur acceptation pure et simple de la Déclaration de 1856.

Le subit désir des États-Unis d'accéder à cet acte qu'ils avaient repoussé en 1856 ne s'expliquait que trop bien par leur intérêt du moment. Ils espéraient par là faire sortir l'Angleterre et la France de la stricte neutralité qu'elles s'étaient imposée et les forcer à traiter les corsaires Sudistes comme pirates. Dans les notes du gouvernement américain, aux agents chargés des négociations, il est dit plusieurs fois que le gouvernement de Washington, en acceptant la Déclaration de Paris,

entend traiter pour tous les citoyens des États-Unis, *les loyaux comme les rebelles* (1).

Cette arrière-pensée n'échappa pas aux cabinets de Londres et de Paris ; l'Angleterre répondit qu'elle était toute prête à accepter l'accession des États-Unis, mais, ajoutait Lord *John Russell*, « il est à peine nécessaire de dire que, de la part de la Grande-Bretagne, cet arrangement n'aura d'effet que pour l'avenir et n'invalidera pas ce qui a été fait antérieurement » (2). M. *Thouvenel*, notre ministre des Affaires étrangères, se préoccupa de la même question et, finalement, l'Angleterre et la France proposèrent conjointement une déclaration écrite, qui serait faite en même temps que la convention serait signée, et ainsi conçue : « En signant la convention de ce jour, le soussigné déclare que son gouvernement n'entend prendre, par ladite convention, *aucun engagement de nature à l'impliquer directement ou indirectement dans le conflit intérieur des États-Unis.* »

Les États-Unis refusèrent d'accepter cette restriction, les négociations furent suspendues le 23 août par leur plénipotentiaire, M. *Adams*, et définitivement rompues le 7 septembre par une dépêche de M. *Seward* (3).

Dès que les sudistes avaient manifesté l'intention

(1) Voir notamment *Archives diplomatiques*, 1862, p. 362.

(2) V. *Archives diplomatiques*, 1862, p. 460.

(3) Voir *Archives diplomatiques*, 1862, pages 343, 346, 355, 359, 360, 361, 363, 400, 401, 405, 406 et 407.

d'armer des corsaires, le cabinet de Washington avait déclaré qu'il ne leur reconnaissait pas ce droit. Un acte du Président *Lincoln* du 19 avril 1861 (1), porte que ceux qui accepteront des lettres de marque des États rebelles n'auront aucun droit à être traités comme corsaires et subiront le sort des pirates ; cette déclaration fut plusieurs fois renouvelée.

Nous avons déjà eu plusieurs fois à enregistrer des prétentions semblables, notamment de la part de l'Espagne dans la guerre de l'Indépendance de la Hollande et de la part de l'Angleterre au commencement des guerres de la Révolution française (2). Au début de la guerre de l'Indépendance des États-Unis, l'Angleterre avait aussi déclaré qu'elle traiterait comme pirates les corsaires de ses colonies révoltées. Aucune de ces déclarations ne fut d'ailleurs suivie d'effets, il devait en être de même de celle des États Fédéraux (3). Elle n'avait cependant soulevé en Europe aucune réclamation. Même, afin d'éviter toute difficulté sur ce point, l'Angleterre s'était empressée, dans sa déclaration de neutralité, de défendre à ses nationaux d'accepter des lettres de marque des États du Sud et de prendre du service à bord de leurs corsaires.

(1) V. *Archives diplomatiques*, 1861, tome I.

(2) Voir titre I, chapitres III et VI.

(3) L'Espagne, cependant, au XVI^e siècle, fit exécuter quelques corsaires hollandais ; mais ceux-ci qu'on a appelés *gueux de la mer* commettaient de telles déprédations qu'on peut vraiment se demander s'ils méritaient d'être traités comme des corsaires...

Le gouvernement de Washington se fondait, dit *Hautefeuille*, pour contester aux sudistes le droit d'armer en course, sur deux raisons principales :

1° D'après les règles du droit international, nul corsaire ne peut être considéré comme régulier s'il n'est porteur d'une commission émanée d'un pouvoir souverain et régulier lui-même ; or, les États du Sud, étant dans un état flagrant de révolte contre l'autorité légitime, ne pouvaient être considérés comme un gouvernement souverain et régulier ; ils ne pouvaient donc pas délivrer des lettres de marque.

2° Aux termes de la Constitution américaine, les États de l'Union ne peuvent posséder ni troupes armées, ni bâtiments de guerre, il leur est défendu de délivrer des lettres de marque et de représailles et de faire la guerre directement et sans l'ordre du pouvoir central auquel est réservé le droit d'avoir une force armée.

La première de ces raisons est inadmissible. Il n'est pas du tout nécessaire, en effet, qu'un gouvernement soit reconnu pour qu'il puisse délivrer des lettres de marque, il suffit que celles-ci émanent d'un gouvernement *de fait*, d'une autorité publique organisée ; or, c'était là le cas du gouvernement des sudistes qui était parfaitement organisé et étendait son autorité sur un territoire considérable. Quant à la seconde raison, elle n'est pas meilleure. Invoquer contre les États du Sud la Constitution de 1787 était une pure pétition de principes. Cette Constitution avait été faite pour régir l'union des divers

États formant la Confédération américaine et assurer la paix intérieure, « or, dès que l'union n'existait plus, dès que les États s'étaient séparés, la Constitution ne pouvait plus continuer à fonctionner. Il était complètement impossible d'invoquer les dispositions du pacte social alors que la société était rompue. Si l'acte fédéral avait encore sa puissance, il serait inutile de lever des armées, de répandre du sang, il suffirait d'un ordre du pouvoir exécutif ou d'une sentence des magistrats pour punir les coupables » (1).

Nous avons dit plus haut que les Fédéraux ne donnèrent aucune suite à leur déclaration du *17 avril 1864* ; nous devons ajouter que ce qui dicta leur conduite, ce ne furent sans doute pas des considérations humanitaires, car la guerre de Sécession, comme d'ailleurs la plupart des guerres civiles, fut particulièrement cruelle et implacable. Il est probable, plutôt, que ce qui arrêta les Fédéraux, ce fut la crainte des représailles que les Confédérés n'auraient pas manqué d'exercer contre eux. Hautefeuille fait remarquer de plus que, outre ces représailles, il aurait été possible que les nations civilisées se soient crues en ce cas autorisées à intervenir pour faire cesser de pareils massacres et même châtier des hommes coupables d'une telle conduite.

Tous les efforts directs ou indirects des Fédéraux pour empêcher leurs adversaires d'armer en course

(1) V. Hautefeuille, *Questions de droit international*, p. 226.

ayant ainsi échoué, ceux-ci continuèrent pendant toute la guerre à délivrer des lettres de marque. Leurs corsaires firent une guerre terrible au commerce des États fédéraux et un grand nombre d'entre eux sont restés célèbres. Tout le monde connaît les noms de la *Florida*, du *Shenandoah*, de l'*Hercule*, de l'*Ajax*. Les États fédéraux se plaignirent amèrement à plusieurs reprises du tort que leur causaient les États du Sud.

Mais il ne faut pas cependant confondre, ainsi qu'on a été trop souvent porté à le faire, les dommages causés au commerce ennemi par les corsaires sudistes avec ceux qui furent l'œuvre des croiseurs réguliers confédérés (1). Nous n'avons pas de renseignements sur le nombre des prises qui furent faites par les seuls corsaires sudistes. *Cauchy* (2) donne simplement le chiffre total des navires capturés par les corsaires et croiseurs réguliers des États du Sud. Ces navires représentent, dit-il, un tonnage de *101.163 tonnes* (3), mais les croiseurs réguliers entrèrent pour une large part dans cette œuvre de destruction.

Comme, d'autre part, le tonnage de la marine marchande américaine était, au commencement de la guerre, de *5.000.000 de tonnes*, on voit que les corsaires et

(1) C'est ainsi que presque tous les publicistes citent l'*Alabama* au nombre des corsaires sudistes, c'est une erreur, il est bien établi aujourd'hui que l'*Alabama* fut, non pas un corsaire, mais un croiseur de la marine régulière des confédérés.

(2) V. *Du respect de la propriété privée*, p. 48.

(3) D'après le rapport fait au Congrès américain par M. *Mac Culloch*, secrétaire de la Trésorerie.

croiseurs sudistes n'ont guère saisi plus du cinquième de cette marine (1).

On peut donc dire que, malgré le retentissement qu'ont eu les succès des corsaires pendant la guerre de Sécession, ils n'ont guère pu influencer sur le résultat de la lutte et qu'ils n'ont certainement pas contribué à prolonger la résistance des Confédérés. Leur principal résultat fut d'exaspérer les États du Nord et de donner à la lutte un caractère cruel et implacable.

Les commerçants des États fédéraux usèrent d'ailleurs de plusieurs moyens pour se mettre à l'abri des ravages des corsaires sudistes. Profitant de ce que les Confédérés avaient reconnu l'*article 2* de la Déclaration de 1856, qui consacre l'*inviolabilité de la marchandise ennemie sous pavillon neutre*, ils chargèrent leurs marchandises, non plus sur des navires américains, mais sur des navires neutres ; c'est ainsi que les 5/12 des transports qui, en 1860, se faisaient par navires américains se sont faits en 1863 par navires étrangers (2). En même temps, et toujours dans le même but, les armateurs américains vendaient leurs navires à des neutres ; un sixième des navires de commerce des États-Unis furent ainsi transférés à des propriétaires étrangers (3). Ces ventes n'étaient d'ailleurs pas définitives et des *rétrocessions*, faites après la cessation des hosti-

(1) Même rapport.

(2) Même rapport.

(3) Même rapport.

lités, devaient faire rentrer ces navires entre les mains de leurs premiers propriétaires, ainsi que le déclare nettement le rapport de M. *Mac Culloch*.

Tels furent les moyens mis en œuvre pour se garantir des corsaires ; la nécessité de recourir à ces expédients ne laissa d'ailleurs pas que de créer de sérieuses entraves au commerce des États-Unis et, par là, les corsaires sudistes causèrent à leurs adversaires des dommages assez considérables.

L'emploi des corsaires pendant la guerre de Sécession souleva de délicates questions et suscita des plaintes nombreuses, tant de la part des neutres que de celle des États Fédéraux. Tout d'abord, il faut remarquer que les corsaires des Confédérés ne se conformèrent pas à la règle, universellement admise cependant en droit international, qui veut que toute prise, pour être définitive, soit déclarée valable par un tribunal spécial : il n'y eut pas de tribunaux de prises chez les Confédérés.

Ce n'est pas que leur gouvernement méconnût sur ce point les règles du droit des gens et refusât de les appliquer ; il avait eu, au contraire, la ferme intention de leur obéir et les lettres de marque qu'il délivra disposent expressément que les corsaires seront tenus de faire juger leurs prises ; mais une impossibilité matérielle vint empêcher l'accomplissement de cette obligation : les flottes fédérales ayant établi, grâce à leur énorme supériorité, le *blocus effectif* de tous les ports du Sud, il fut impossible aux corsaires confédérés d'amener leurs

prises dans ces ports pour les faire juger. Comme, d'un autre côté, on ne peut faire juger les prises en pays neutre, on fut forcé d'admettre que les prises seraient valables sans jugement. Ce ne fut évidemment pas là la faute du gouvernement confédéré, mais plutôt celle des circonstances ; mais il n'en est pas moins vrai que l'absence de ce moyen de contrôle si efficace qui constitue le jugement des prises, laissait aux corsaires une dangereuse liberté et rendait faciles des abus de toute sorte.

Il n'est donc pas étonnant que des puissances neutres aient eu à se plaindre souvent de saisies illégales ; un grand nombre de prises soulèvent de si délicates questions de diplomatie et de droit international qu'on ne pouvait espérer qu'un capitaine de corsaires, fût-il honnête et de bonne foi, pût les résoudre équitablement ; or, l'impartialité et la bonne foi manquaient le plus souvent aux capitaines corsaires.

Des réclamations très nombreuses furent aussi élevées, mais à un tout autre point de vue, par le gouvernement fédéral. Pendant toute la durée de la guerre, il ne cessa de se plaindre, dans de nombreuses Notes diplomatiques(1), de *violations de neutralité* commises par les puissances européennes en faveur des Confédérés. Il faut reconnaître, en effet, qu'un grand nombre de corsaires sudistes furent armés et équipés en Europe, surtout en Angleterre et que beaucoup de marins anglais

(1) V. *Archives diplomatiques*, 1864, 1865, 1866.

prire du service sur ces corsaires malgré la défense faite dans la Déclaration de neutralité anglaise. Le gouvernement confédéré entretint constamment en Europe des agents chargés d'acheter ou de faire construire des vaisseaux, de les armer en guerre et de leur recruter des équipages. Ces pratiques, tolérées par les gouvernements européens, surtout par l'Angleterre, motivèrent souvent des échanges de notes diplomatiques assez vives.

Enfin, las d'élever de vaines réclamations, le gouvernement fédéral se décida à faire usage, lui aussi, des lettres de marque pour lutter contre les corsaires sudistes ainsi encouragés par les puissances européennes : Le 25 février 1863, le Congrès autorisa le Président à délivrer des lettres de marque et cette résolution fut notifiée par une note de M. Seward du 9 mars aux différentes nations de l'Europe (1).

Les corsaires des États Fédéraux furent d'ailleurs peu nombreux et leurs croisières ne semblent pas avoir eu grand résultat. Ils ne pouvaient guère, le commerce des Confédérés étant presque nul par suite du blocus des ports du Sud, s'en prendre qu'aux corsaires sudistes ; il n'y avait donc pas à espérer de prises faciles et nombreuses ; on comprend que dans ces conditions les armements en course ne pouvaient être en grande faveur chez les Fédéraux.

De toutes les réclamations que le gouvernement fé-

(1) V. *Archives diplomatiques*, 1863, tome 4, p. 58.

déral éleva auprès des nations européennes pour violations de la neutralité, une seule, il est vrai que c'est la plus importante, reçut satisfaction : c'est celle qui fut faite au sujet des trois célèbres croiseurs sudistes : l'*Alabama*, le *Shenandoah* et la *Florida*. Ces trois navires avaient été armés et équipés en Angleterre ; ils se rendirent célèbres par le nombre et l'importance de leurs prises (1). A la suite des vives réclamations du gouvernement fédéral qui s'élevait contre la violation de neutralité qu'avait commise l'Angleterre en laissant armer dans ses ports ces trois navires, on décida de s'en rapporter à la sentence d'un tribunal arbitral. Ce tribunal se réunit à Genève et condamna l'Angleterre à payer aux États-Unis la somme de 15.500.000 *dollars* comme indemnité des dommages *directs* causés au commerce de l'Union américaine.

La guerre de Sécession nous offre le dernier exemple de l'emploi de la course ; depuis lors, en effet, toutes les guerres ont été faites entre États signataires de la Déclaration de Paris et les belligérants ont strictement respecté les principes de cette Déclaration ; il y a même eu une tendance générale à rendre ces principes plus rigoureux encore et les belligérants ont bien souvent déclaré qu'ils ne feraient pas usage du droit de prise. Mais la guerre de 1870 a vu se soulever pour la première fois

(1) V. Laugel, *op. cit.*

une question fort délicate et qui devra nous arrêter un moment : c'est celle de la *marine volontaire*. Ce nouveau moyen de guerre étant, croyons-nous, et nous nous efforcerons de le montrer dans le prochain chapitre, appelé à se développer et à remplacer la course, il sera intéressant de noter ses débuts et l'accueil qu'il a reçu des puissances maritimes.

Lors de la guerre entre le Danemark et l'Allemagne, non seulement les belligérants, respectueux de la Déclaration de Paris, n'armèrent aucun corsaire, mais l'article 13 du traité qui, le 30 octobre 1864, mit fin à la guerre, vint annuler toutes les prises qui avaient été faites par les vaisseaux de guerre pendant la durée des hostilités ; il fut décidé que les deux puissances se restitueraient réciproquement leurs navires ou, si la restitution en nature n'était plus possible, leur valeur.

Au début de la guerre austro-allemande, le droit de prise fut également supprimé par un accord entre les belligérants. Le 13 mai 1866, l'Autriche publia une Ordonnance qui déclarait que « les navires et leurs chargements, pour le seul fait d'appartenir à un pays avec lequel l'Autriche est en état d'hostilités, ne peuvent être capturés sur mer par les navires de guerre autrichiens, ni déclarés de bonne prise par les tribunaux de prises autrichiens, à la condition que la puissance ennemie observe à cet égard la stricte réciprocité ». Les autres belligérants s'empressèrent d'acquiescer à ce principe : le 19 mai 1866, la Prusse déclara qu'elle n'exercerait pas

le droit de prise vis-à-vis de l'Autriche et l'Italie agit de même. Cette dernière puissance avait d'ailleurs déjà adhéré au principe du respect de la propriété privée d'une façon plus générale ; elle l'avait, en effet, inscrit sous condition de réciprocité dans son Code de la marine marchande du *25 juin 1865*, ce qui montre bien qu'elle a l'intention, en cas de guerre, de ne jamais saisir les navires marchands de ses adversaires si ceux-ci en usent de même avec elle.

Nous arrivons maintenant à la guerre de 1870. Le *13 juillet 1870*, dès la rupture avec la France, le roi de Prusse rendait une Ordonnance ainsi conçue : « Les bâtiments français de la marine marchande ne seront point sujets à être capturés et saisis comme prise de guerre par les navires de la marine royale de la Confédération. Cette ordonnance ne s'applique point aux bâtiments qui seraient sujets à être capturés ou saisis quand même ils seraient vaisseaux neutres (1). »

En renonçant au droit de prise, la Prusse ne faisait que continuer la pratique qu'elle avait déjà suivie lors de sa guerre avec l'Autriche ; mais il est permis de remarquer que dans le cas qui nous occupe, elle avait tout intérêt à agir ainsi : ses forces maritimes étaient considérablement inférieures à celles de la France et, loin d'être capables de nuire au commerce français, n'étaient même pas suffisantes pour assurer la protection du

(1) V. *Archives diplomatiques*, 1871-72, t. I, p. 184.

commerce allemand ; en renonçant au droit de prise, la Prusse ne faisait donc pas un sacrifice.

Il en aurait été tout autrement de la France si elle l'avait suivie dans cette voie ; grâce à sa supériorité maritime, la France pouvait, en effet, avoir l'espoir de paralyser le commerce de son adversaire. Aussi, le gouvernement français dans une note du 22 juillet déclarait-il qu'il entendait se conformer strictement aux principes visés dans la Déclaration de Paris (1).

Plusieurs efforts avaient cependant été faits en France, peu de temps auparavant, pour l'abolition du droit de prise. Le 11 avril 1866, M. Garnier Pagès avait demandé au Corps législatif, au nom de la solidarité qui unit toutes les nations, la reconnaissance du respect de la propriété privée sur mer. Le 9 juillet 1870, alors que la guerre entre la France et l'Allemagne semblait déjà à peu près inévitable, il reprit cette idée et demanda au Corps législatif l'urgence sur un projet de loi sur cette même question. Les motifs exposaient qu'il est nécessaire d'adoucir les maux de la guerre et de la mettre en rapport avec les progrès de la civilisation ; qu'il est injuste que les États se soient réservé une faculté de vol à main armée qu'ils ont interdit en 1856 à leurs nationaux ; que le commerce est une source de richesse pour toutes les nations et que, la solidarité existant entre tous les peuples, l'on ne peut appauvrir une nation sans cau-

(1) V. *Archives diplomatiques*, 1871-72, t. I, p. 243.

ser de préjudice aux autres. En conséquence, M. Garnier Pagès déposa un projet de loi ainsi conçu :

I. — « Sont abolies la capture et la prise, par les bâtiments de l'État, des bâtiments de commerce ennemis appartenant à des nations qui, avant la déclaration de guerre, auront accepté ou accepteront la réciprocité.

II. — « Sont interdits tous blocus ou bombardements par les bâtiments de l'État des dépôts, villes de commerce et villes ouvertes des nations qui auront accepté ou accepteront la réciprocité, l'attaque restant limitée aux ports et villes maritimes.

III. — « Des conventions spéciales pour les mesures et règles de détail à établir seront faites d'un commun accord avec les nations qui auront accepté ou accepteront la réciprocité.

IV. — « La réciprocité sera offerte à toutes les nations; des négociations seront ouvertes avec elles à cet effet (1). »

M. Garnier Pagès demanda pour ce projet l'*urgence*, pleinement motivée, disait-il, par les événements. L'*urgence* fut accordée, mais, à cause de la rapidité de la rupture avec la Prusse, les choses en restèrent là et, comme nous l'avons vu, la France adopta, lors des hostilités, une tout autre ligne de conduite.

La renonciation de l'Allemagne au droit de prise avait été faite sans condition de réciprocité; l'Allemagne la

(1) V. *Officiel*, 10 juillet 1870.

maintint donc malgré le refus de la France d'y adhérer et elle y conforma sa conduite pendant toute la durée des hostilités. Cependant, vers la fin de la guerre, l'Allemagne revint sur sa déclaration par une note du comte de Bismarck, du *12 janvier 1871*. Il y est dit : « La conduite de la France à l'égard de notre marine de commerce nous oblige à retirer les engagements que nous avons pris au commencement de la guerre, relativement à la prise des vaisseaux de commerce français non chargés de contrebande de guerre. Mais comme, sur la foi de nos engagements antérieurs, des cargaisons neutres pourraient être, en ce moment, en charge sur des vaisseaux français, nous ajournons à quatre semaines à partir d'aujourd'hui la mise en vigueur de la présente mesure. » Cette mesure n'eut d'ailleurs pas à s'appliquer car, à l'expiration du délai de quatre semaines, les hostilités avaient cessé.

Disons enfin en terminant sur ce point que le droit de prise, contrairement à ce qu'on avait cru, ne fut guère utile à la France ; ses croiseurs ne capturèrent que 75 vaisseaux allemands, dont la valeur ne dépassait sans doute pas 6 millions ; ce sont là des dommages absolument insignifiants.

Nous allons passer maintenant à la question de la *marine volontaire* qui fut soulevée pour la première fois dans la guerre franco-allemande.

Pour suppléer à l'infériorité des forces maritimes de l'Allemagne, une Ordonnance royale du *24 juillet 1870*

fit appel aux marins et aux propriétaires de navires allemands pour les engager à se mettre à la disposition du gouvernement avec leurs forces et leurs navires. Cette marine, qualifiée de marine volontaire, devait présenter les caractères suivants :

Les navires proposés devaient être examinés et *évalués par une commission spéciale* ; s'ils étaient trouvés convenables, le propriétaire recevait, comme *arrhes*, le *dixième du prix d'évaluation*. Les marins et officiers étaient *enrôlés par les propriétaires des navires* ; ils entraient pour la durée de la guerre dans la marine de la Confédération, en portaient l'*uniforme* et les *insignes*, en avaient les *droits et devoirs* et devaient prêter serment sur les articles de guerre ; ils avaient droit, en cas de blessure, aux *pensions* accordées à la marine régulière. Les officiers recevaient le *brevet de leur grade* et pouvaient, en cas de services signalés et sur leur demande, être placés définitivement dans la marine régulière. Les vaisseaux devaient être *armés et aménagés par l'administration de la marine* ; ils devaient *naviguer sous le pavillon de guerre de la Confédération*. En cas de perte, leur valeur d'estimation était payée à leurs propriétaires ; si, au contraire, ils étaient rendus intacts à la fin de la guerre, leurs propriétaires gardaient la prime du dixième, payée lors de l'engagement, à titre d'*indemnité*. L'Allemagne ayant renoncé au droit de prise, le but unique de ces vaisseaux auxiliaires était de *combattre la marine militaire française* ; à cet effet, des

primes leur étaient accordées, variant de 10.000 à 50.000 thalers selon la puissance du vaisseau pris ou détruit. Ces primes devaient être payées au propriétaire du navire, qui s'entendait avec l'équipage sur la répartition à faire.

Telle était cette marine de guerre auxiliaire. La France ne tarda pas à protester contre cette institution qui violait, prétendait-elle, les principes de la Déclaration de Paris. Dans une note adressée au gouvernement anglais le 20 août 1870 (1), elle déclara se réserver d'appliquer, s'il y avait lieu, à ces nouveaux bâtiments, telles mesures que comporte le droit de la guerre ; en même temps, elle priait le gouvernement anglais de donner son avis sur la légitimité de cette marine auxiliaire.

La même note expose les raisons sur lesquelles la France s'appuyait pour prétendre que cette marine volontaire n'était que le rétablissement des corsaires sous une forme déguisée. Voici ces raisons, nous les reproduisons entièrement parce qu'elles ont été reprises depuis par les adversaires de l'institution qui nous occupe.

« Quand on lit avec attention le décret, on remarque que les navires mis en réquisition sont des navires *privés* et qu'une *prime* est acquise à l'équipage capteur ; deux points de ressemblance frappante avec les corsaires.

(1) *Archives diplomatiques*, 1871-72, t. II, p. 403.

« D'autre part, pour que ces navires puissent être considérés comme navires de guerre, au point de vue du personnel, il faudrait au moins qu'ils fussent commandés par des officiers de la marine fédérale, dûment commissionnés. Or, aux termes de l'Ordonnance, ces officiers, comme les équipages, sont engagés par les soins des armateurs ; il est vrai qu'ils reçoivent des brevets et portent l'uniforme, mais ils n'appartiennent point à la marine fédérale puisqu'on promet de les y admettre plus tard, sur leur demande et en cas de services exceptionnels. Les équipages, formés par les armateurs, ne doivent évidemment pas être soumis à d'autres règles que celles qui sont édictées pour l'armement des bâtiments de commerce, et il pourrait s'ensuivre que la majorité des équipages, et, dans certains ports, les officiers fussent étrangers. Les puissances maritimes qui se sont fondues dans la confédération du Nord, n'imposent, pour la plupart, aucune condition à la composition des équipages. Bien plus, cet appel à l'initiative des particuliers constitue un encouragement à l'achat, en pays étrangers, des navires susceptibles d'être ensuite transformés, avec plus ou moins de facilité, en bâtiments propres à l'attaque, suivant la pensée de l'Ordonnance.

« Quant aux primes, le dixième de la valeur payé à ce titre par le gouvernement prussien pourrait à la rigueur être considéré comme un prix de fret et le remboursement de cette valeur en cas de perte comme une

indemnité, mais il est expressément dit que les primes dépendant de la prise ou de la destruction des navires ennemis selon le tarif annexé seront versées entre les mains des armateurs qui auront dû, lors de l'engagement, s'entendre avec leur équipage sur la part de prise à attribuer à ce dernier.

« Cette clause établit d'une manière formelle le caractère essentiellement privé des opérations auxquelles est appelée à prendre part cette prétendue marine auxiliaire.

« La Prusse, qui a eu soin de combiner les prescriptions apparentes de l'Ordonnance de manière à pouvoir répondre aux critiques, prétendra probablement que ces prescriptions ne s'appliquent qu'à la capture des navires de guerre et que, d'autre part, elle a proclamé, au début des hostilités, le respect de la propriété privée sur mer. Mais il n'est pas seulement question de navires de guerre, l'Ordonnance parle de navires à hélice et il paraît évident que la force des choses, les entraînements de la guerre, porteraient inévitablement cette marine auxiliaire, quand même le but immédiat de son institution serait autre, à s'attaquer aux bâtiments marchands.

« Les navires armés dans les conditions de l'Ordonnance royale du 24 juillet sont donc de véritables corsaires, avec cette aggravation que le cautionnement, garantie habituellement exigée, ne leur est point imposé ici (1). »

(1) Pas plus d'ailleurs que la durée limitée de la lettre de marque qui était aussi une garantie.

Le gouvernement anglais, consulté par la France, déféra la question aux *conseillers de la couronne* ; ceux-ci répondirent que, dans leur opinion, il y avait des *différences substantielles* entre la marine volontaire sanctionnée par le gouvernement prussien et la course abolie par la Déclaration de 1856 ; qu'autant qu'ils en pouvaient juger, les navires compris dans l'Ordonnance du 24 juillet seraient à tous égards au service du gouvernement prussien et leur équipage soumis à la même discipline que les équipages à bord des bâtiments appartenant régulièrement à la marine fédérale. En conséquence, le gouvernement britannique déclara qu'il ne pouvait s'opposer au décret de la Prusse comme violant la déclaration de Paris (1).

La France n'éleva pas de nouvelle réclamation ; d'ailleurs soit que le gouvernement allemand ait renoncé à son projet, soit que les éléments lui aient manqué, l'Ordonnance du 24 juillet n'eut aucune suite et aucun navire auxiliaire ne prit la mer.

La marine auxiliaire projetée par l'Allemagne était-elle légitime ? La question, nous l'avons déjà dit, est intéressante parce qu'elle doit fatalement se poser de nouveau un jour ou l'autre, une telle marine étant, croyons-nous, appelée à rendre de grands services aux États dont la marine régulière est peu développée. Les avis sur ce point sont partagés.

(1) V. Note de Lord Granville au marquis de la Valette. *Arch. diplom.*, 1871-72, II, p. 417.

Calvo (1) s'élève contre cette mesure qu'il considère comme le rétablissement déguisé de la course, il reproduit à ce sujet toutes les raisons qu'avait déjà fait valoir la France en 1870 et que nous avons rapportées plus haut, et il en conclut que les navires armés dans les conditions de l'Ordonnance allemande du 24 juillet pouvaient être considérés comme de véritables corsaires.

M. de Boeck dans son étude sur *La propriété ennemie sous pavillon ennemi* (2) émet une opinion toute contraire et nous sommes absolument de son avis. Il y a, nous semble-t-il, entre la marine auxiliaire qu'avait projetée l'Allemagne et les corsaires une différence *fondamentale* qui suffit à les séparer complètement : Le rôle essentiel des corsaires, c'est la *destruction de la marine marchande ennemie*, c'est pour cela qu'on les a encouragés, et c'est là le but qu'ils ont toujours poursuivi. Si parfois, à certaines époques, sous Louis XIV et lors de la Révolution par exemple, des corsaires soutinrent des luttes glorieuses contre la marine régulière ennemie, ce ne furent là que des exceptions, tel n'était pas le but de la course (3). Au contraire, la marine auxiliaire instituée par le décret allemand avait pour unique mission de *s'attaquer aux vaisseaux de guerre*

(1) V. *Droit international*, 4^e éd., t. IV, p. 342.

(2) V. page 134.

(3) Nous laissons bien entendu de côté ici la première période de la course, celle où, au contraire, son rôle fut de suppléer à l'insuffisance ou à l'absence de marine régulière.

français. Cela ne résulte pas expressément, il est vrai, du texte de l'Ordonnance du 24 juillet, qui accorde aux vaisseaux auxiliaires une prime pour la capture des vaisseaux à hélice, mais l'Allemagne ayant renoncé au droit de prise par le décret du 18 juillet, il reste bien certain qu'il était formellement interdit aux marins volontaires de s'attaquer aux navires marchands.

Dans ces conditions, il nous semble bien difficile de soutenir que l'institution de cette marine volontaire était une violation de la Déclaration de Paris. Les vaisseaux qui la composaient entraient véritablement au service de l'État, et ce qui le prouve bien, c'est que celui-ci payait aux propriétaires une sorte de *fret*, représenté par le dixième de la valeur d'estimation et qu'en cas de perte du vaisseau, sa valeur était intégralement remboursée aux propriétaires. Ces particularités permettent d'affirmer que l'on n'est plus du tout ici en présence d'entreprises particulières des propriétaires de navires, puisqu'elles ne sont *pas faites à leurs risques et périls*; jamais des règles semblables n'avaient été suivies vis-à-vis des corsaires.

Ces navires volontaires étaient montés par des officiers et des équipages portant l'uniforme et qui entraient pour toute la durée de la guerre dans la marine régulière de la Confédération, aux règlements et aux juridictions de laquelle ils étaient soumis; ce sont encore là des garanties que n'ont jamais offertes les corsaires.

La marine volontaire allemande était donc totale-

ment différente des corsaires. Nous reconnaissons d'ailleurs volontiers, ainsi que l'a fait M. *de Boeck*, que cette marine, telle qu'elle était organisée par le décret du 24 juillet, était très imparfaite, si bien que dans la pratique, elle aurait pu créer certaines complications. C'est ainsi que la règle d'après laquelle les officiers et équipages étaient enrôlés par les propriétaires des navires sans aucun contrôle était très critiquable. Ainsi que la note de la France à l'Angleterre en fait la remarque, les puissances maritimes de la confédération de l'Allemagne du Nord n'imposaient pour la plupart aucune condition à la composition des équipages des navires marchands ; il aurait donc pu arriver que les officiers et équipages des navires volontaires fussent composés en majorité d'étrangers, et cela n'aurait pas manqué de soulever de grosses difficultés en cas de capture de ces vaisseaux.

De même, il aurait été préférable, nous semble-t-il, de remettre le commandement de ces navires à des officiers faisant partie de la marine régulière. On aurait créé ainsi une garantie efficace contre tout excès.

Quant aux primes allouées aux équipages pour les capturer, elles étaient parfaitement légitimes et on en accorde partout de semblables aux équipages des vaisseaux de l'État. Mais il aurait mieux valu que l'État, au lieu de payer ces primes au propriétaire du navire, les répartît directement lui-même entre le propriétaire et l'équipage selon un tarif édicté d'avance; on aurait ainsi

supprimé le marchandage entre le propriétaire et les hommes de l'équipage au moment de l'engagement et rendu uniforme la quotité des parts sur tous les navires de la marine volontaire.

En résumé, il nous semble que le principe de la marine volontaire organisée par l'Ordonnance du 24 juillet, combiné avec celui du respect de la propriété privée reconnu par l'Allemagne, le 18 juillet, est *absolument inattaquable*. Nous allons même plus loin et nous admettons parfaitement la légitimité d'une telle marine dans le cas même où on lui donnerait le droit de prise, à condition bien entendu qu'elle soit sévèrement réglementée et mise dans la main de l'État. Comme M. de Boeck, nous voyons dans cette combinaison la *solution du problème de la course*.

Nous reviendrons sur cette idée dans le prochain chapitre.

Remarquons seulement ici qu'il n'est pas du tout étonnant que le projet de l'Allemagne n'ait eu aucune suite en 1870 ; comment pouvait-on espérer qu'une marine volontaire, surtout organisée d'une façon si imparfaite, pût s'attaquer aux navires de guerre français et les capturer ? Ce n'est pas là le rôle qui conviendrait à une marine auxiliaire, elle devrait se restreindre aux opérations secondaires de la guerre : blocus, transports, police des neutres et à la poursuite du commerce ennemi. La perspective qu'on offrait aux armateurs allemands d'avoir à lutter contre des frégates cuirassées,

n'était guère faite, on en conviendra, pour les engager à prêter leurs vaisseaux à l'État.

En 1877 et 1878 eut lieu la guerre Russo-Turque, nous n'en dirons que quelques mots. Les principes de la Déclaration de Paris furent strictement respectés dans cette guerre, mais le droit de prise fut maintenu par les belligérants pour les vaisseaux de la marine de guerre. En 1878, l'Angleterre semblant disposée à intervenir dans la lutte et à prendre parti pour la Turquie, on dut se préoccuper, en Russie, des moyens de lutter contre la marine anglaise qui, grâce à une énorme supériorité, n'aurait pas manqué de bloquer tous les ports russes. Dans ce but, le gouvernement de St-Pétersbourg pensa à armer toute une flottille de *croiseurs auxiliaires*, composée de navires de commerce, qui auraient été incorporés dans la marine régulière et auraient eu pour mission de courir sus au commerce anglais. Le conflit avec l'Angleterre ayant pu être évité, cette marine resta à l'état de projet ; on ne sait donc pas au juste quels auraient été son organisation et ses caractères.

Depuis lors, et jusqu'à la guerre Hispano-Américaine dont nous dirons quelques mots à la fin de cette étude, aucune guerre importante n'est venue remettre à l'ordre du jour la Déclaration de Paris et les questions qui s'y rattachent.

SECTION II

JUGEMENT DE LA COURSE. — CONCLUSION.

Appréciation de la course. — Opinion des différents publicistes sur la course. — Valeur de la Déclaration de Paris. — L'abolition de la course et l'Angleterre. — Comment pourrait-on suppléer à la course. — Quel est le but auquel il faut tendre.

Nous avons suivi la course depuis ses *origines* jusqu'à son *abolition* ; nous avons examiné les *dernières applications* qu'elle a reçues de nos jours depuis la Déclaration de Paris ; nous avons enfin exposé les *règles* auxquelles elle était soumise. Le moment est maintenant venu de tirer de notre étude les conclusions qu'elle comporte, en portant un *jugement général* sur la valeur de la course et en nous demandant quelles sont les *conséquences* de sa suppression.

Nous l'avons déjà dit bien des fois, les corsaires ont suscité de tous temps, et de la part des ennemis auxquels ils infligeaient des traitements barbares, et de la part des neutres dont ils ne respectaient pas les droits et qu'ils molestaient de mille façons, des plaintes continuelles. Trop souvent aussi, malheureusement, ce

fut aux dépens de leurs compatriotes que les corsaires commirent leurs violences et leurs injustices.

Nous ne voulons pas exposer de nouveau ici en détail ces déprédations que nos corsaires les plus illustres étaient souvent impuissants à empêcher à leur bord et qui soulevèrent d'innombrables plaintes, d'innombrables réclamations presque toujours inutiles. Combien d'ailleurs de ces excès, combien de ces actes cruels et arbitraires sont restés à jamais ignorés ! Nous voudrions seulement rechercher la *cause fondamentale* de ces vices de la course et la raison pour laquelle les réglementations les plus sévères et les plus minutieuses furent toujours impuissantes à les faire disparaître.

En effet, et nous avons déjà été frappé de cette particularité lors de notre étude de la réglementation de la course, *jamais matière n'a été l'objet de plus nombreuses, de plus strictes réglementations*. Continuellement on s'est occupé de la course, continuellement les règles qui la régissaient ont été en voie de modification. C'étaient à chaque instant de nouvelles difficultés à résoudre, de nouvelles réclamations à satisfaire, de nouveaux abus à prévenir. Il semble qu'une réglementation si sévère, si soigneusement tenue à jour, que des prohibitions si fréquemment répétées, auraient dû faire de la course un instrument de guerre impeccable et contenir à jamais les corsaires dans les limites de la justice. Il n'en est rien cependant, et il est absolument vrai de dire que *jusqu'aux derniers jours de son exis-*

tence, *jusque dans ses dernières manifestations, la course, en dépit des ordonnances et des décrets, a soulevé les mêmes plaintes, a vu se reproduire les mêmes abus.* Pour n'en donner qu'un exemple, le grand corsaire de la Révolution, Surcouf, n'a-t-il pas, pendant plusieurs années, couru les mers sans lettre de marque, violant ainsi la règle fondamentale de la course, règle qu'avaient consacrée toutes les ordonnances sans exception et plus de *quatre siècles* de pratique ? N'avons-nous pas vu pendant la guerre de Sécession les plaintes contre les corsaires s'élever aussi nombreuses que jamais ?

D'où vient donc cette sorte de *tare* qui a suivi la course à travers les siècles et que rien n'a pu faire disparaître ? Elle tient, croyons-nous, au principe même sur lequel était fondée la course : *l'esprit de lucre et l'avidité* ; c'est là qu'est le défaut fondamental de cette institution, celui qui a agi constamment pour la pousser aux excès et aux injustices malgré les lois et les prohibitions ; défaut absolument ineffaçable, car tout ce qu'on pouvait tenter contre lui devait fatalement se tourner contre la course elle-même dont il était en quelque sorte le *ressort moteur* et menacer sa prospérité.

Ce qui a donc créé et entretenu les abus qui ont flétri la course, c'est ce fait que le corsaire était poussé non pas par l'amour de sa patrie et la volonté de la défendre, mais par le désir de réaliser un bénéfice, qu'il s'armait non par *devoir*, mais par *intérêt*. Cette cupidité à la-

quelle il était ainsi fait appel, était essentiellement destructive des sentiments d'honneur, de modération et de justice qui, chez le soldat, viennent tempérer les entraînements de la lutte et qui le mettent en garde contre tout excès. Pour les corsaires, la guerre était une opération ordinaire qui se soldait par une balance entre les *profits* et les *pertes*. Les profits devaient-ils être très grands ? les armements en course se faisaient avec ardeur ; tendaient-ils à diminuer ? le zèle des armateurs se ralentissait (1). Ajoutons que les corsaires ne négligeaient rien pour tirer des hostilités tout le profit qu'elles pouvaient donner.

Ainsi se trouvent expliqués ces deux faits : que d'un côté, les corsaires n'hésitèrent jamais à violer les règles de la course quand ils y avaient un intérêt évident, et que, de l'autre, l'État, qui croyait ne pouvoir se passer de leurs services et faisait tout pour les encourager, se vit pour cela obligé de laisser ces violations impunies. Ainsi s'expliquent aussi les hésitations du gouvernement et les changements incessants qu'il fit subir à la réglementation de la course ; il se trouva en effet toujours aux prises avec ces deux difficultés : ou ne pas la réglementer assez et laisser ainsi se multiplier les abus ; ou

(1) Nous reconnaissons parfaitement d'ailleurs que chez certains corsaires, le patriotisme fut très ardent et qu'il contribua à certaines époques à donner un grand essor à la course ; mais, même dans ce cas, comme nous l'avons déjà fait remarquer, les corsaires étaient forcés de penser à leur intérêt et à celui de leurs armateurs et de lui subordonner l'intérêt général.

la réglementer étroitement et la voir alors décliner : les armements se ralentissant avec la baisse des profits. Dans cet ordre d'idées, nous avons montré comment le droit de police des neutres, qui n'était pas conféré aux corsaires à l'origine, leur fut donné dans la suite pour les encourager et leur permettre d'augmenter leurs profits. Il est donc permis de dire que nulle réglementation, nulle réforme ne pouvait faire disparaître les inconvénients de la course. Comme on l'a dit, il était beaucoup plus facile de supprimer cette institution que de la réformer. Il faudrait donc s'attendre, si la course venait encore à être pratiquée, à voir de nouveau se commettre des injustices, s'élever des difficultés ; on en a bien eu la preuve pendant la guerre de Sécession.

Pendant des siècles, les gouvernements se sont résignés à supporter ces inconvénients parce qu'ils croyaient que la course leur était absolument nécessaire et qu'elle était un instrument d'une puissance et d'une efficacité considérables ; devrait-on raisonner encore de même aujourd'hui et fermer les yeux sur les abus de la course à cause des services qu'elle rend ? nous ne le croyons pas. Nous allons, au contraire, essayer de montrer que l'on s'est toujours fait illusion sur l'efficacité des armements en course, que leur utilité n'a cessé de décroître et qu'ils deviennent de plus en plus incompatibles avec les principes et les procédés de la guerre actuelle.

Lorsque les guerres prirent un caractère commercial et que la course commença à se distinguer nettement de

la marine régulière et à être dirigée uniquement contre le commerce ennemi, on fit tout pour augmenter ses profits et lui donner prise sur les biens des neutres ; dans ces conditions, et étant donné que les marines marchandes ne disposaient encore que d'un assez faible tonnage, les ravages des corsaires affectèrent sérieusement les puissances contre lesquelles ils tournèrent leurs efforts et dont le commerce maritime n'avait aucun moyen d'échapper à la saisie. C'est ainsi que pendant les guerres de Louis XIV la course eut sa période de grandeur et qu'elle put influencer sur les affaires générales de l'Europe. Pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg, *4.200 bâtiments anglais*, valant plus de *600 millions* de francs, furent saisis par nos corsaires ; or, à cette époque, l'importance de la navigation maritime de l'Angleterre n'était que de *300.000 tonnes* ; on comprend quels troubles nos corsaires durent apporter dans son commerce. Pendant la guerre de la succession d'Espagne ils obtinrent des résultats au moins équivalents.

Mais ces succès étaient destinés à diminuer de plus en plus, et cela, chose curieuse, à mesure que les relations internationales allaient se développer et que le commerce maritime allait augmenter d'importance. Déjà, pendant les guerres du *XVIII^e siècle*, les succès des corsaires sont bien moins marqués, ils ne semblent plus avoir d'influence. Ils sont impuissants à empêcher ou à retarder nos ruines maritimes pendant la guerre de

Sept ans ; pendant la guerre de l'Indépendance, leurs prises ne s'élèvent pas au-dessus de 566 navires valant une trentaine de millions, alors que depuis le commencement du siècle la marine de commerce anglaise s'était énormément développée. De même, lors de la Révolution, malgré les encouragements prodigués à nos corsaires, malgré leurs succès retentissants, les résultats sont étrangement inférieurs à ceux obtenus sous Louis XIV. De 1793 au traité d'Amiens, le nombre de navires pris sur tous nos ennemis n'est que de 2658, dont tout au plus 2000 étaient anglais et cependant, depuis la paix de Ryswick, le tonnage maritime anglais était passé de 300.000 tonnes à 1.500.000 ; c'est-à-dire que nos corsaires avaient fait éprouver à l'Angleterre un dommage 10 fois moindre que lors de la ligue d'Augsbourg.

Cette décroissance des résultats de la course était d'ailleurs destinée à s'accroître de plus en plus ; l'exemple que nous offre la guerre de Sécession en est bien la preuve : pendant cette guerre, en effet, c'est à peine si un cinquantième de la marine fédérale a été saisi par les corsaires sudistes ; nous voilà loin des exploits de l'époque des Jean Bart et des Duguay-Trouin.

Un tel résultat paraît à première vue bien extraordinaire ; comment se fait-il donc que le nombre des prises des corsaires ait décliné de plus en plus à mesure que les marines auxquelles ils s'attaquaient augmentaient d'importance et devenaient ainsi, semble-t-il,

plus vulnérables ? Il y a à cela plusieurs raisons.

Tout d'abord, la reconnaissance progressive des *droits des neutres* et l'adoption de règles de plus en plus strictes pour les faire respecter sont venues enlever aux corsaires une source abondante de profits. Les droits et les devoirs des neutres ont été de plus en plus nettement limités, et ceux-ci se sont montrés de moins en moins disposés à souffrir les injustices des corsaires de belligérants. Ils ont commencé pour cela par former entre eux des associations qui avaient pour but de faire respecter par les belligérants certaines règles protectrices des droits de la neutralité, ce furent les fameuses *ligues des neutres*.

Peu à peu aussi s'est affirmé ce principe de l'inviolabilité du pavillon neutre qui a reçu sa sanction définitive au Congrès de Paris. Grâce à lui, les marchandises ennemies chargées sur navires neutres furent à l'abri des atteintes des corsaires. Il est ainsi devenu impossible d'offrir en pâture aux corsaires pour les encourager le commerce neutre. Au début de chaque guerre, les puissances non belligérantes firent des déclarations de neutralité où elles s'engageaient à rester absolument en dehors des hostilités, mais en retour elles entendaient ne subir aucune perte directe, aucune vexation de la part des belligérants.

L'adoption du principe de l'inviolabilité du pavillon neutre, jointe à l'extension et à la facilité croissante des communications internationales, a eu encore une autre

conséquence fatale aux corsaires : les belligérants ont eu de plus en plus les moyens de soustraire leurs marchandises et même leurs navires au droit de capture en les couvrant du pavillon neutre. Déjà sous la Révolution nous avons eu à signaler des fraudes nombreuses dans ce sens : les navires de commerce ennemis arborant un pavillon neutre et se munissant de faux papiers. Ce fut bien autre chose encore pendant la guerre de Sécession, et nous avons déjà exposé les moyens grâce auxquels les commerçants fédéraux échappèrent aux ravages des corsaires sudistes : les *cinq douzièmes* des transports, qui se faisaient en 1860 sous pavillon américain, se firent en 1863 sous pavillon neutre; en même temps, *un sixième* des navires de commerce des États-Unis étaient transférés à des propriétaires neutres au moyen de ventes le plus souvent fictives.

Telles sont les principales raisons de la décadence de la course, mais il y en a bien d'autres encore qui contribuent à en faire un instrument inutile et suranné.

La navigation s'étend aujourd'hui à toutes les mers ; le commerce maritime d'une nation la met en rapport avec tous les peuples, même les plus éloignés ; il n'est plus comme autrefois restreint à certaines mers déterminées ou à des *convois* voyageant presque à date fixe comme ceux des Indes occidentales sous Louis XIV. Or, les corsaires peuvent difficilement atteindre cette navigation lointaine parce que le peu de durée de leur lettre

de marque et la nécessité de ramener chaque prise pour la faire juger les empêchent de s'éloigner trop de leur port d'attache. Nos corsaires ont presque toujours borné leurs croisières aux mers les plus rapprochées de la France ; c'est ainsi que, pendant la Révolution et l'Empire, ils arrivèrent à interdire presque la Manche au commerce anglais. Mais on comprend que ces succès locaux, malgré leur grand retentissement, devaient produire de moins en moins d'effet sur le commerce général de l'ennemi, à mesure que ce commerce s'étendait à tous les pays. Autrefois nos corsaires en courant les mers voisines et en guettant les convois destinés à l'ennemi pouvaient arriver à anéantir à peu près tout son commerce, il en serait autrement aujourd'hui.

Les procédés et les principes de la guerre moderne deviennent aussi de plus en plus incompatibles avec la course ; la guerre se régularise de plus en plus, elle devient de plus en plus une *relation d'État à État*. En cela, comme en toutes choses, le rôle de l'État s'est étendu et s'étendra de plus en plus, il faut l'espérer, car l'action de l'État est la seule qui puisse être *régulière* et *impartiale*. Aujourd'hui, en cas de guerre, toutes les forces vives de la nation sont réunies et centralisées dans la main de l'État qui peut ainsi leur imprimer une direction uniforme, combiner leur action en vue du but à atteindre. Il y a de moins en moins place dans les guerres pour les initiatives et les entreprises individuelles. Ce n'est plus aujourd'hui que l'on pourrait songer à

confier à des capitaux et à des navires particuliers des expéditions comme celle de Pointis contre Carthagène, de Cassard contre les colonies portugaises, de Duguay-Trouin contre Rio-de-Janeiro.

Ajoutons enfin que les instruments de la guerre maritime sont aujourd'hui totalement changés et que les navires de guerre actuels sont pourvus de moyens d'attaque et de défense si puissants, sont tellement différents des navires de commerce, qu'il est impossible de transformer un bâtiment marchand en un vaisseau de guerre de quelque valeur. Un tel corsaire pourrait à la rigueur donner la chasse aux navires de commerce, mais il serait à la merci du premier croiseur régulier qu'il rencontrerait. On ne pourrait plus voir désormais un simple navire marchand armé en course et une frégate de guerre se canonner pendant des heures entières sans trop de dommages ; les moyens de défense ne sont plus comme autrefois sensiblement égaux entre les navires de guerre et les navires de commerce. Comment un de ces navires armé en course pourrait-il songer à lutter contre un croiseur cuirassé qui serait invulnérable pour lui et le coulerait en quelques minutes ? Déjà pendant la guerre de Sécession, où cependant la marine de guerre était bien moins terrible qu'elle ne l'est aujourd'hui, les corsaires sudistes ont dû fuir à tout prix devant les croiseurs fédéraux et se contenter de faire au commerce une guerre de dévastation sans courage et sans gloire.

Le temps est passé de ces luttes longues et héroïques entre corsaires et navires de guerre qui ont illustré et ennobli la course et qui ont tant contribué à lui donner et à lui conserver des défenseurs. Les exploits de Jean Bart, de Duguay-Trouin, de Surcouf sont désormais impossibles. Aujourd'hui, la force brutale, les moyens matériels de défense tendent de plus en plus à remplacer la valeur personnelle du combattant ; celui-ci, quel que soit son courage, restera impuissant et sera écrasé en quelques instants s'il n'est pourvu de moyens de défense et d'attaque analogues à ceux de son adversaire. Ce n'est plus guère de nos jours qu'on peut dire que la poitrine des combattants est la meilleure des murailles.

De tout ce qui précède que faut-il conclure ? que la course est *un instrument d'une autre époque* ; époque héroïque et chevaleresque peut-être, mais en tout cas époque bien finie ; qu'elle serait fort dangereuse pour ceux qui la pratiqueraient et n'aurait plus de résultat en présence des nouvelles règles admises dans la guerre maritime. L'histoire de la course nous a d'ailleurs montré qu'on ne doit guère regretter cet instrument de guerre qui n'a cessé d'accumuler les ruines et les injustices et de soulever des plaintes pour n'arriver, en somme, presque jamais à un résultat vraiment utile.

Cette manière de voir est d'ailleurs celle de la plupart des publicistes modernes, même de ceux qui restent adversaires de l'abolition du droit de prise ; presque

tous condamnent la course et approuvent hautement la Déclaration de Paris.

Ortolan déclare que « l'emploi des corsaires, navires privés et armés en guerre et poursuivant principalement, quant à eux, un but de lucre, à mesure que la force publique et la marine militaire d'une nation s'organisent fortement, devient de plus en plus en désaccord avec une telle organisation (1) ». Il en conclut que le droit de prise, dont il reste partisan, doit être réservé aux seuls navires de guerre.

M. *Torres Caicedo* (2) déclare que les corsaires sont de plus en plus en désaccord avec les principes qui régissent les guerres modernes ; l'histoire nous montre, dit-il, qu'il leur est impossible de rester dans les limites de la justice et qu'ils sont forcément amenés à commettre des abus et des actes de piraterie ; ils sont donc un mal pour tout le monde, même pour l'État qui les emploie, car ils lui créent une foule de difficultés avec les nations neutres. M. *Torres Caicedo* déclare cependant qu'un État faible peut parfois se voir forcé de délivrer des lettres de marque et il reproduit à ce sujet les arguments qu'avait déjà donnés M. *Marcy* en 1856.

M. *Bhuntschli* (3) se prononce péremptoirement contre le maintien de la course qu'il considère comme une « piraterie légale ». La course, dit-il, doit être rejetée

(1) *Règles internationales*, t. I, p. 68.

(2) *Mis ideas*, t. I, p. 160.

(3) *Rev. de dr. int.*, 1897, t. IX, p. 552.

parce qu'elle n'a pas les caractères de la guerre, elle ne poursuit, en effet, qu'une lutte entre les particuliers et n'offre aucune des garanties que donnent l'organisation militaire, le sentiment d'honneur des officiers, la discipline des soldats.

Cauchy est un de ceux qui se sont élevés avec le plus de vigueur contre l'emploi de la course ; il n'a cessé de protester dans tous ses ouvrages contre ce mode de guerre et il considère son abolition comme un acheminement vers une réforme plus complète : la suppression du droit de prise (1). Il en est de même de *Gessner* qui est également partisan de l'inviolabilité de la propriété privée. Cette doctrine, dit-il, a « sa source dans le principe parfaitement juste que la guerre ne doit avoir lieu qu'entre les États et elle est favorisée par de grands intérêts mercantiles ».

M. *Desjardins* (2) croit aussi que l'abolition de la course doit être suivie d'un progrès encore plus décisif : la propriété privée doit être respectée sur mer comme elle l'est sur terre, car sur mer comme sur terre la guerre est dirigée contre l'État et non contre le particulier : « c'est un vœu qu'il faut former, un but qu'il faut atteindre ».

M. *Calvo* développe les mêmes idées. « Ce qui empêche l'abolition de la course de se compléter de l'abolition du droit de prise, c'est l'opposition de l'Angleterre

(1) Voir notamment : *Dr. marit. international*, t. II, p. 472 et suiv.

(2) *Traité de dr. commercial marit.*, n° 20, p. 40-45.

qui, seule, persévère dans des principes que les progrès de la civilisation réprouvent et qu'elle-même a implicitement condamnés par son adhésion à la Déclaration de Paris de 1856 ». Il conclut en disant que l'importante doctrine du respect de la propriété privée sur mer est une nouvelle conquête obtenue sur le terrain des idées libérales et est appelée à constituer dans l'avenir un principe de droit international respecté par toutes les nations civilisées » (1).

Enfin M. de Boeck, dans son traité : *De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, défend éloquemment l'œuvre de la Déclaration de 1856. Le temps, dit-il, a consacré cette œuvre dont on a souvent mis en doute la viabilité. L'abolition de la course est désormais un principe *acquis* et *irrévocable* et on peut reléguer définitivement la course dans le passé où elle a eu sa raison d'être et ses jours de gloire.

Le plus célèbre des rares publicistes qui sont restés partisans de la course est M. *Hautefeuille*. Il ne croit pas à la valeur de la Déclaration de Paris qui sera dénoncée par l'Angleterre dès que son intérêt le commandera. Dans son *Histoire du droit international maritime*, il fait un plaidoyer en faveur de la course ; il ne méconnaît pas tous ses inconvénients et les excès qu'elle a commis, mais il croit possible d'éviter, par une réglementation et des restrictions sévères, le retour de ces

(1) *Droit international public*, t. IV, 4^e édit., p. 357-359.

abus ; ce qui a été la cause de tous les défauts que l'on a reprochés à la course, c'est qu'on a armé les corsaires de droits trop étendus en leur donnant la police des neutres qui prête à toutes les vexations et à tous les abus. Il faut donc leur enlever cette prérogative. « Ainsi réglementée avec une loyale et énergique sévérité et restreinte dans ses limites primitives, la course n'est pas seulement un moyen de guerre conforme à la loi primitive et à la loi secondaire, elle est encore un moyen des plus sûrs et des plus efficaces pour rétablir l'équilibre maritime ou du moins pour compenser en partie la disproportion qui existe de nos jours dans les forces navales des divers peuples. » « En résumé, dit-il, dans mon opinion, les traités à venir devraient stipuler que la course sera désormais employée exclusivement contre les bâtiments ennemis et jamais contre les neutres ; que les armateurs ne pourront visiter les navires neutres que pour s'assurer de leur nationalité, fait qui sera établi par le passe-port régulier auquel foi devra être ajoutée, comme le disait l'une des conventions d'Utrecht ; enfin qu'aucun corsaire ne pourra, sous peine d'être puni comme pirate par son propre souverain ou par le souverain neutre intéressé, s'emparer d'aucun navire appartenant à un peuple pacifique. »

La principale raison pour laquelle M. Hautefeuille se déclare partisan du maintien de la course, c'est qu'elle est une arme puissante, et parfois la seule arme possible pour lutter contre la suprématie maritime de l'An-

gleterre. Cette raison serait extrêmement forte si, pour atteindre ce but, les nations maritimes menacées par l'Angleterre n'avaient à leur disposition que les corsaires. Mais il n'en est pas ainsi, et nous verrons bientôt, lorsque nous reviendrons sur cette question, qu'il leur serait dans ce cas possible de remplacer la course par un moyen de guerre plus équitable, plus efficace, et plus en rapport avec les procédés et les principes de la guerre moderne.

Quant à enlever, comme le voudrait M. Hautefeuille, le droit de police des neutres aux corsaires, nous ne pensons pas que cela serait possible pratiquement. Comme nous l'avons montré plus haut, de tous temps lorsque l'on a employé les corsaires, on a été obligé de fermer les yeux sur leurs abus pour ne pas les décourager ; cela tient à ce que les corsaires sont poussés par un sentiment essentiellement égoïste : l'intérêt personnel et l'espoir du gain. C'est justement pour mettre la course plus en honneur et la rendre plus efficace que l'on s'est vu forcé de donner prise aux corsaires sur les navires neutres (1). Nous croyons donc qu'il serait bien difficile de leur enlever maintenant le droit de police des neutres qui, s'il est la cause de nombreux abus, est aussi pour eux une source de grands profits. Les corsaires se trouveraient d'ailleurs, ainsi, désarmés contre les fraudes de l'ennemi, qu'une simple vérification de pavil-

(1) Voir plus haut, titre I, chap. III.

lon serait le plus souvent impuissante à dévoiler. Une telle réforme serait l'arrêt de mort de la course et équivaldrait, en pratique, à sa suppression.

La solution proposée par Hautefeuille ne nous semble donc pas acceptable ; la course reste une institution d'un autre âge, qu'il est impossible de rajeunir. Remarquons cependant ici que l'opinion publique se montre assez volontiers favorable à la course. Les exploits de nos corsaires célèbres, exploits qui ont d'ailleurs été beaucoup poétisés et exagérés, ont mis sur cette institution comme une auréole de gloire qui frappe les imaginations et dispose à l'indulgence. Les noms de Jean Bart, de Duguay-Trouin, de Surcouf sont restés populaires et l'on se demande souvent pourquoi la France a renoncé à un mode de guerre qui a inscrit de si belles pages dans son histoire. Mais il ne faut pas s'y tromper, le temps des hauts faits et des luttes héroïques est fini, bien fini pour les corsaires, nous avons dit pourquoi. La course, si elle était pratiquée de nouveau, nous offrirait un tout autre spectacle.

On peut juger de ce que serait maintenant le rôle des corsaires par celui qu'ils ont joué lors de la guerre de Sécession. Rien n'est moins glorieux que l'œuvre des corsaires sudistes, ce fut uniquement une œuvre de dévastation. Ces corsaires, même les plus célèbres, ne s'en prirent jamais qu'aux vaisseaux de commerce paisibles et sans défense et s'enfuirent toujours devant les vaisseaux de la marine fédérale.

Nous avons donné l'opinion d'un certain nombre de publicistes sur la course, on voit que nous sommes d'accord avec la plupart d'entre eux, lorsque nous disons que l'œuvre de la Déclaration de Paris est *absolument légitime*. Nous ne pouvons regretter qu'une chose, c'est que cette œuvre n'ait pas été universellement admise. Il est très fâcheux que les États-Unis, l'Espagne et le Mexique n'aient pas voulu accéder à cette déclaration. Ces non-adhésions, surtout celle des États-Unis, lui enlèvent beaucoup de sa valeur pratique. Les États-Unis, dont la marine marchande est considérable et dont le commerce se développe de plus en plus, ont par cela même de grands intérêts maritimes à défendre. Ils sont donc appelés à s'intéresser à tous les grands conflits maritimes qui peuvent surgir et peut-être même à y prendre part. Sur ce point, ils ont, quoiqu'à un moindre degré, la même position prépondérante que l'Angleterre sans l'assentiment de laquelle, nous l'avons dit, aucune réforme du droit maritime n'est pratique. Il est donc très regrettable qu'une puissance maritime aussi considérable n'ait pas reconnu l'abolition de la course.

Une chose cependant doit nous rassurer, c'est que les États-Unis sont, au fond, ennemis de la course, ainsi que les propositions qu'ils ont faites pour l'abolir en font foi. S'ils n'ont pas cru devoir approuver la Déclaration de Paris, c'est, ils l'ont déclaré, parce que l'Angleterre a refusé d'abolir, en même temps que la course, le droit de prise et que, dans ces conditions, ils ont cru

qu'il leur serait, dans certains cas, indispensable de se servir de la course (1). Il est donc permis de supposer que le gouvernement des États-Unis n'emploierait la course qu'en cas de nécessité absolue.

D'ailleurs, pendant la guerre de Sécession, ce gouvernement s'est montré disposé à accepter la Déclaration de Paris; il est vrai que c'était dans un but intéressé; mais peut-être, à l'heure actuelle, des négociations reprises dans ce sens avec lui pourraient-elles aboutir.

Une autre conséquence fâcheuse de l'attitude des États-Unis, de l'Espagne et du Mexique, c'est qu'elle empêche l'abolition de la course d'être reconnue comme un *principe de droit international*. La Déclaration de Paris, en effet, n'étant pas universellement admise, ne sert que comme Convention entre les puissances signataires. Il s'ensuit que si l'une de ces nations signataires est en guerre avec une nation non signataire, il lui sera parfaitement permis d'armer des corsaires. De même, deux puissances signataires étant en guerre, si l'une d'elles manque à ses engagements et arme des corsaires, l'autre aura le droit, à son gré, ou d'en armer aussi, ou de traiter les corsaires de son adversaire comme pirates. On voit donc que, dans bien des cas, nous pourrions encore voir reparaître les corsaires sur mer.

La Déclaration de Paris, bien qu'incomplète, n'en

(1) Voir plus haut à ce sujet la note de M. Marcy du 28 juillet 1856.

reste pas moins un grand progrès ; mais c'est ici le lieu de nous demander quelle est la solidité de son œuvre : sera-t-elle toujours fidèlement observée ?

Certains publicistes prétendent que non. Il ne serait pas possible, disent-ils, notamment en cas de guerre avec l'Angleterre, de respecter cette Déclaration, les nations maritimes plus faibles seraient forcées de se servir de la course pour pouvoir lutter contre la suprématie anglaise ; respecter la Déclaration de Paris serait, dans ce cas, pour ces nations un véritable suicide, étant donné surtout que le droit de prise n'est pas aboli.

Nous connaissons cet argument, c'est celui qu'ont fait valoir les États-Unis, celui de tous les partisans de la course et nous aurons bientôt à y répondre. D'ailleurs, ajoute-t-on, l'Angleterre elle-même ne semble pas attacher grande valeur à la Déclaration de Paris et n'hésiterait pas à violer en cas de guerre les principes qu'elle consacre.

La Déclaration de 1856 a été en effet, à plusieurs reprises, l'objet d'assez vives attaques en Angleterre ; ces attaques, il est vrai, n'ont pas porté sur l'abolition de la course, mais sur l'*article 2* de la Déclaration, qui consacre l'inviolabilité de la marchandise ennemie sous pavillon neutre, principe qui avait toujours été repoussé par l'Angleterre. Mais comme les quatre articles de la Déclaration de Paris sont *inséparables*, les autres puissances ne se trouveraient liées vis-à-vis de l'Angleterre sur aucun point de cette Déclaration si elle dénonçait l'*article 2*.

Dès le 22 mai 1856, lord Colchester réclamait à la Chambre des lords contre l'adoption du principe « *navire libre, marchandise libre* » et demandait à cette Chambre un vote de blâme contre l'œuvre des plénipotentiaires de 1856. Cette œuvre fut énergiquement défendue par le ministre lord Clarendon. Il fit remarquer que l'abandon du droit dont il était question était devenu absolument nécessaire, sous peine de voir soulever de graves difficultés avec les neutres en cas de guerre ; que l'on n'avait pas cessé de protester contre ce droit et qu'en fait, l'Angleterre avait été obligée de l'abandonner presque toujours puisque, au *XVIII^e siècle*, sur 133 conflits internationaux, il n'avait été maintenu que onze fois ; qu'enfin l'abolition des lettres de marque qui était très favorable à l'Angleterre, compensait, et au delà, les pertes que pouvait lui faire subir la reconnaissance de l'inviolabilité de la marchandise ennemie sous pavillon neutre. La Chambre des lords rejeta les propositions de lord Colchester par 156 voix contre 102 (1).

Le 14 juillet 1857, les attaques contre l'article 2 de la Déclaration de Paris furent renouvelées, cette fois à la Chambre des communes. M. Lindsay et M. Bentinck déclarèrent que cet article était funeste à l'Angleterre, qu'il serait inexécutable et qu'il serait bien plus honorable de dénoncer de suite une déclaration qu'on savait ne pas pouvoir respecter en cas de guerre. M. Lindsay ajoutait que, au début des hostilités, le peuple anglais

(1) V. *Moniteur français* du 25 mai 1856.

tout entier demanderait à la Chambre des communes d'abroger la Déclaration de Paris et que celle-ci serait bien forcée d'accéder à son désir. Les ministres ne défendirent qu'assez mollement la déclaration (1).

En 1876, le *comte de Denbigh* s'éleva encore, dans le Parlement anglais, contre la Déclaration de 1856, pour l'acceptation de laquelle, disait-il, la procédure régulière et prescrite par la Constitution n'avait pas été suivie. *Lord Derby* défendit la déclaration et déclara que « l'honneur et la bonne foi du pays étaient engagés dans l'observation de cet acte ».

Enfin, M. *Parcy Windham* tenta en 1877 d'obtenir de la Chambre des communes un vote de blâme sur le même sujet, mais sa motion fut repoussée par 114 voix contre 56.

On a fort exagéré, croyons-nous, la portée de ces attaques, quand on a voulu y voir la preuve de la fragilité de la Déclaration de Paris. Il nous semble, au contraire, que rien ne nous autorise à croire que son œuvre ne sera qu'éphémère. Jusqu'à présent, comme nous l'avons vu, la Déclaration de 1856 a été respectée dans toutes les guerres entre puissances signataires, elle n'a donné lieu à aucune difficulté. Bien loin de chercher à la violer, les belligérants ont plutôt tendu, dans leurs déclarations, à augmenter la rigueur de ses règles, soit en renonçant au droit de prise, soit en se restituant mutuellement à la fin de la guerre les prises faites. Quant à

(1) V. *Moniteur français* du 17 juillet 1857.

l'Angleterre, malgré les déclarations faites à plusieurs reprises au Parlement, il est vraisemblable qu'il ne lui serait pas possible, en cas de guerre, de dénoncer la Déclaration de Paris : une telle conduite lui serait plus préjudiciable qu'utile et pourrait lui créer de graves difficultés.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que l'abolition de la course a été favorable à l'Angleterre et que si elle méconnaissait une seule des dispositions du Traité de Paris, ses adversaires recouvreraient par cela même le droit d'armer des corsaires. Nous croyons donc que l'Angleterre respectera intégralement ce traité parce que son intérêt bien entendu le lui commande. D'ailleurs, il ne lui serait pas possible de revenir sur ce qui a été fait en 1856 sans se mettre en hostilité avec les puissances neutres et s'exposer à de graves dangers. Le principe, *navire libre, marchandises ennemies*, que l'Angleterre a défendu jusqu'en 1856 a soulevé constamment les réclamations des neutres, à tel point même qu'elle a souvent été obligée d'y renoncer en pratique. Il serait à peu près impossible aujourd'hui d'appliquer de nouveau ce principe, les neutres ne le souffriraient pas : nous l'avons déjà dit, grâce à l'enchevêtrement des intérêts des nations, grâce aussi à la reconnaissance stricte des droits des neutres, les belligérants sont de moins en moins libres de leurs actes. On s'est d'ailleurs parfaitement rendu compte de ces raisons en Angleterre, elles sont exposées notamment dans le discours pro-

noncé par *lord Clarendon* à la Chambre des lords le 22 mai 1856. Il y est dit en effet : « Lord *Cowley* et moi, nous n'avons pas hésité à apposer nos signatures sur une Déclaration modifiant une politique dont le maintien était jugé par nous impossible et contraire aux intérêts de l'Angleterre. Nous avons eu soin, en même temps, que la France renonçât à un principe contre lequel nous n'avions cessé de nous élever, plaçant ainsi notre droit maritime sur un pied d'égalité parfaite et donnant une nouvelle garantie du maintien de notre alliance par la consécration, en matière de lettres de marque, d'un principe qui sera très avantageux pour une nation commerçante comme l'Angleterre. Je prie, en effet, vos seigneuries de considérer que les dispositions contenues dans la Déclaration de Paris doivent être envisagées dans leur *intégralité*, tant par les parties contractantes, que par les puissances qui peuvent être invitées à y accéder et je dis que *l'abolition des lettres de marque est plus que l'équivalent de l'abandon d'un droit que je sais qu'il est impossible de soutenir*... Ce principe peut être abandonné sûrement attendu qu'il ne saurait être maintenu sans préjudice sérieux pour l'Angleterre et sans nous entraîner à des hostilités avec d'autres nations ».

Telles sont les raisons pour lesquelles nous croyons que l'œuvre de la Déclaration de Paris est solide et durable, et qu'elle sera respectée par l'Angleterre, comme elle l'a déjà été en maintes circonstances par les autres

nations signataires. Mais il nous reste à examiner une question délicate : l'abolition de la course, par cela même qu'elle est favorable à l'Angleterre, ne serait-elle pas essentiellement préjudiciable aux autres nations et ne les mettrait-elle pas en état d'infériorité en cas de guerre avec cette puissance ?

Cette objection est très grave ; c'est celle qu'ont faite les États-Unis en 1856 et qu'ont reprise depuis tous les adversaires de la Déclaration de Paris. La voici, telle qu'elle est formulée dans la note de M. *Marcy du 28 juillet 1856* : « Il est dans l'intérêt des États faibles de montrer leur désapprobation et de résister à une mesure (l'abolition de la course) qui a pour effet d'augmenter le développement des grandes marines régulières. Un exemple se présente immédiatement en ce qui concerne deux peuples (*l'Angleterre et les États-Unis*) dont le commerce est presque égal quant au mouvement et à son extension dans le monde ; comme puissances commerciales, elles approchent de l'égalité, mais comme puissances navales, elles sont dans une position des plus disparate. La marine régulière de l'une excède de beaucoup celle de l'autre. En cas d'une guerre entre les deux nations, l'une n'aurait besoin que d'une partie peu considérable de sa marine pour interdire à l'autre la défense et l'attaque et elle pourrait employer le reste à détruire le commerce de la puissance la plus faible. Les conséquences funestes de cette inégalité de forces navales seraient compensées en partie par l'usage des corsaires.

Alors, chaque partie attaquant partout le commerce de l'autre, chacune serait obligée de distribuer ses vaisseaux dans un but de protection. Voilà ce qui, à quelques modifications près, arriverait dans toute guerre où il existerait une grande inégalité entre les belligérants. »

Deux points, nous semble-t-il, doivent être nettement distingués dans l'examen de cette objection : 1° *Est-il vrai que la guerre commerciale soit contre l'Angleterre une arme puissante et propre à atteindre cette nation dans son endroit sensible ?* 2° *La nécessité de ce mode de guerre étant admise, est-il nécessaire, pour le mettre en pratique, de faire appel à des corsaires ?*

1. — Le but qu'a poursuivi de tous temps l'Angleterre, c'a été de se réserver la *suprématie maritime* du monde ; aucun effort ne lui a coûté pour arriver à ce résultat, et la politique anglaise a travaillé à cette œuvre pendant des siècles avec une ténacité et une continuité de vues admirables. Aujourd'hui, le commerce maritime de l'Angleterre dispose de 36.181 navires, la somme des intérêts britanniques engagés chaque année sur mer est de près de 30 milliards de francs, c'est-à-dire que le commerce anglais entre pour 58 *pour cent* dans le commerce total du monde.

Pour défendre cette suprématie commerciale, pour protéger ces énormes intérêts, l'Angleterre s'est donné une marine de guerre formidable, a su se réserver la possession ou l'occupation de la plupart des points importants situés sur les routes du commerce maritime,

et créer à sa marine de guerre des bases de ravitaillement et d'opérations dans toutes les parties du globe. L'Angleterre s'est ainsi acquis, indubitablement, une situation d'une puissance et d'une solidité exceptionnelles et comme elle travaille sans cesse à l'affermir et à l'agrandir encore, elle est devenue, pour les autres nations maritimes, un danger permanent, un adversaire tellement redoutable que sa force matérielle semble défier les attaques.

Il faut le reconnaître, en effet, aucune nation ne peut songer à lutter contre la marine anglaise, aucune marine n'est assez puissante pour se mesurer avec ses 72 cuirassés et ses 300 croiseurs. En cas de guerre avec l'Angleterre, ses adversaires ne pourraient donc songer à lutter avec elle en batailles rangées et devraient chercher, pour la frapper, un autre moyen. La *guerre commerciale* leur serait alors une précieuse ressource pour porter à l'Angleterre des coups terribles. En s'en prenant à son commerce, en poursuivant partout ses navires marchands, ils pourraient arriver à bref délai, non seulement à arrêter presque complètement sa vie économique et à tarir ainsi la source de ses richesses, mais aussi à l'affamer.

Bien souvent déjà on a fait remarquer la situation exceptionnelle de l'Angleterre, situation qui l'exposerait en cas de guerre à des crises terribles ; ce n'est pas d'aujourd'hui qu'elle date, mais elle s'accroît de plus en plus. Déjà, pendant les guerres de la Révolution,

lors de la paix d'Amiens, nous avons pu voir que les succès de nos corsaires avaient mis l'Angleterre dans une situation fort périlleuse, en déterminant en même temps chez elle une crise économique et une disette ; et cependant, à cette époque, ce pays produisait encore les 9/10 des denrées nécessaires à son alimentation, sa population n'était que de 16 millions d'habitants et son industrie, quoique déjà fort importante, n'était pas encore devenue l'unique source de sa richesse. Combien la situation de l'Angleterre a changé depuis ce moment et combien plus terribles pour elle seraient aujourd'hui les perturbations apportées dans son commerce ! La population de ce pays a passé de 16 millions à 39 millions d'habitants ; toutes ses forces ont été tournées vers l'industrie ; il importe chaque année d'immenses quantités de matières premières pour les manufacturer dans ses usines. Cette industrie est devenue, avec le commerce, son seul moyen d'existence, l'agriculture a été complètement sacrifiée, elle produit à peine le *cinquième* du blé nécessaire à l'alimentation nationale.

On voit immédiatement quelles seraient en cas de guerre les conséquences d'une situation aussi anormale : il suffirait d'une augmentation, même relativement légère, du prix du fret pour entraver l'arrivée des matières premières nécessaires aux fabriques, susciter ainsi une crise industrielle et éprouver durement les classes ouvrières, et cela au moment même où le prix des vivres augmenterait (1). Et si l'on suppose le com-

(1) C'est ainsi que le paupérisme s'accrut de 140 0/0 en Angleterre

merce anglais sérieusement entravé, les arrivages interrompus dans les ports britanniques, les conséquences deviennent incalculables : c'est l'industrie tout entière ruinée, le peuple anglais réduit à mourir de faim.

Le commerce de l'Angleterre est tellement énorme, tellement répandu sur toutes les mers du globe que la marine de guerre, quelque puissante, quelque nombreuse qu'elle soit, se verrait dans l'impossibilité de le protéger. En admettant même qu'elle y réussisse dans une certaine mesure, au moyen de convois, les frais accessoires qu'un tel système occasionnerait suffiraient pour élever fortement le prix du fret, ce qui mettrait l'Angleterre dans une situation très critique.

Il faut remarquer que la situation de l'Angleterre sur ce point est *absolument exceptionnelle* et que la guerre commerciale ne produirait pas vis-à-vis des autres nations des résultats comparables. Cela vient d'abord de ce que nulle part l'industrie n'a pris aux dépens de l'agriculture la position prépondérante, ou plutôt exclusive qu'elle occupe en Angleterre ; cela vient aussi de ce que l'Angleterre, Etat *insulaire*, est absolument à la merci de son commerce maritime. Supposons par exemple la France en guerre avec un

lors de la disette de coton causée par la guerre de Sécession ; qu'on juge de ce qui se serait produit s'il y avait eu en même temps un renchérissement des denrées d'alimentation et un chômage du commerce maritime, laissant sans travail et sans ressources les cinq millions de personnes qu'il emploie.

État maritime plus faible ; si ce dernier cherche, pour compenser son infériorité, à ruiner le commerce maritime français, il pourra causer en France des ruines plus ou moins nombreuses, mais la vie même du pays ne s'en trouvera nullement compromise. La France continuera à recevoir par les voies de terre qui la relient aux nations voisines des matières premières et des vivres si elle en a besoin.

Nous en avons assez dit, nous semble-t-il, pour montrer que la guerre commerciale serait actuellement contre l'Angleterre une arme redoutable. L'éventualité seule de son emploi pourrait suffire, en cas de difficultés, à amener cette nation à composition et à la maintenir dans les limites de la justice que, confiante dans sa force, elle s'est toujours montré si disposée à dépasser. D'une façon générale, même, on peut admettre qu'un État maritime faible, aux prises avec une nation, plus forte, croie devoir user de ce mode de guerre pour pouvoir répondre jusqu'à un certain point aux coups de son adversaire et ne pas être réduit à subir sans résistance toutes les humiliations qu'il plairait à une nation mieux armée en navires de guerre de lui imposer. Puisque le droit de prise existe encore dans la guerre maritime, il est juste qu'un État qui n'a qu'une faible marine de guerre puisse armer des navires pour l'exercer contre un adversaire qui, grâce à ses flottes plus puissantes, resterait sans cela exclusivement maître de la mer. Sur ce premier point, donc, nous

reconnaissons que les allégations des États-Unis et des partisans de la course sont parfaitement exactes.

II. — Mais nous repoussons complètement les conclusions qu'ils en tirent, et nous ne croyons pas du tout qu'il soit nécessaire de faire revivre la course lorsque tant de causes militent pour sa suppression. La course est une arme trop imparfaite, trop indisciplinable pour qu'elle puisse être employée de nos jours. Dans la guerre moderne, il est indispensable que toutes les forces qui concourent à la défense du pays soient *absolument mises dans la main de l'État* et étroitement soumises à ses ordres. Les États maritimes qui auraient besoin d'adjoindre à leur marine de guerre des forces auxiliaires devraient recourir à des institutions plus régulières, plus modernes que la course.

Et justement elles ont à leur disposition un moyen d'atteindre ce but : c'est de renforcer leur flotte par une *marine auxiliaire*.

Nous avons parlé plus haut de la marine volontaire que l'Allemagne tenta d'organiser en 1870 ; nous en avons montré les défauts, nous avons dit qu'elle n'était guère apte à remplir le rôle qu'on voulait lui faire jouer : la capture des navires de guerre ; mais nous avons vu aussi qu'elle n'était nullement une violation de la Déclaration de Paris : l'Angleterre l'a reconnu. Rien n'empêcherait donc un État maritime faible de recourir à ce moyen pour soutenir la lutte contre un adversaire plus fort. Une telle marine pourrait remplir bien des mis-

sions : elle effectuerait les *blocus*, serait chargée du *service d'informations* et de *ravitaillement* des escadres et surtout *donnerait la chasse à la marine de commerce* ennemie.

Mais il serait indispensable qu'elle reçoive une organisation bien autrement sérieuse que celle qui avait été projetée pour la marine volontaire allemande. Elle devrait être militairement organisée et *absolument assimilée à la marine régulière*, à la *discipline*, aux *règles*, aux *codes* de laquelle elle serait soumise. Il serait aussi absolument nécessaire que les navires qui la composent soient *commandés par des officiers de la marine régulière* ; ces navires seraient *armés par l'État* lui-même, et les propriétaires et équipages seraient *indemnisés* et rémunérés de leurs services *soit à forfait, soit au moyen de primes sur les prises faites*. En un mot, il faudrait s'efforcer d'assimiler aussi complètement que possible cette marine aux flottes régulières et de *la mettre absolument sous les ordres de l'État*. On pourrait alors lui donner le droit de prise et de police des neutres sans craindre les abus, car la discipline sévère qui régnerait à bord de ses navires, l'honneur et la loyauté des officiers de la marine régulière qui les commanderaient seraient de sérieuses garanties.

Ainsi organisée la marine auxiliaire serait une arme bien plus puissante et bien plus efficace que les corsaires ; elle n'aurait plus, comme ceux-ci, pour but principal de *réaliser des bénéfices*, et ainsi disparaîtrait ce qui

fut le vice capital de la course. Les forces ne seraient plus dispersées dans une foule d'expéditions sans liens entre elles, elles seraient au contraire soumises à la direction unique de l'État, qui pourrait les coordonner et les employer vraiment dans l'*intérêt général de la défense*.

La marine auxiliaire nous apparaît donc comme le moyen de guerre appelé, en cas de besoin, à remplacer la course et le seul qui soit en harmonie avec les guerres de nos jours. Il semble bien d'ailleurs que l'on s'occupe un peu partout aujourd'hui de cette institution et que les États maritimes soient disposés à s'en servir le cas échéant : la Russie y a pensé en 1878 en prévision d'une lutte avec l'Angleterre ; un grand nombre d'États se préoccupent de faire construire les steamers de leurs grandes compagnies de navigation, de façon à ce qu'ils puissent être utilisés en temps de guerre. En France, par exemple, des *primes spéciales* sont allouées pour la construction des paquebots dont les plans ont été approuvés par la marine ; de même, en Angleterre, les plans des navires des grandes compagnies doivent être approuvés par l'amirauté.

On semble donc avoir compris tout le parti qu'on pourrait tirer en cas de besoin d'une marine auxiliaire disciplinée ; nous ne pouvons que nous en applaudir.

Telle est, croyons-nous, la solution du problème de la course, solution qui concilie les *intérêts* des États

avec les *principes de justice et d'humanité*. Nous voudrions maintenant, nous élevant à des considérations plus générales, nous demander avant de terminer quels pourront être dans l'avenir les progrès du droit de la guerre maritime et dire quelques mots de la suppression du droit de prise qui a soulevé tant de polémiques. Cette suppression *est-elle désirable? est-elle réalisable?* Le droit de prise touche de si près à la course, leur abolition a été si longtemps considérée comme devant être réalisée par une même réforme, que l'on ne peut guère conclure sur l'une sans conclure aussi sur l'autre.

Sans nous étendre longuement sur ce vaste sujet, nous constaterons que le droit de prise a failli être aboli en 1856 sur la proposition des États-Unis et qu'il ne fut maintenu qu'à cause de la résistance de l'Angleterre. Depuis lors, de nombreuses manifestations ont été faites contre ce droit; on y a renoncé, comme nous l'avons vu, dans la plupart des guerres, certains pays l'ont inscrit dans leur législation; la Chambre de commerce d'Amsterdam en 1871, le Congrès de droit maritime de Naples en juin 1872 se sont prononcés en faveur de sa suppression. Le Traité signé entre les États-Unis et l'Italie le 28 février 1871 est venu assurer, entre ces deux pays, l'inviolabilité de la propriété privée; enfin l'Institut de droit international, dans sa session de La Haye de 1875, a émis un vœu dans le même sens. Un grand nombre de publicistes sont également opposés au droit de prise. M. de Boeck s'est énergiquement prononcé contre lui.

Il semble donc qu'il soit destiné à disparaître dans un avenir plus ou moins lointain. Ce qui, actuellement, est le plus grand obstacle à l'abolition du droit de prise, c'est l'opposition de l'Angleterre. On peut dire que l'on en est aujourd'hui, quant à cette réforme, au point où on en était, quant à l'abolition de la course, avant 1854 : les publicistes et un grand nombre d'États lui sont en principe favorables, mais l'opposition de l'Angleterre l'empêche d'aboutir. Et cependant, c'est ce pays qui aurait le plus à gagner à la déclaration de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer : sa marine de guerre, malgré sa puissance, serait insuffisante pour protéger son commerce en cas de guerre et nous avons dit à quels dangers terribles l'exposerait sa situation économique exceptionnelle.

En *théorie*, il est certain que l'abolition du droit de prise est éminemment désirable ; il est en effet souverainement injuste de faire porter sur des particuliers le poids de la guerre maritime. Une réforme sur ce point nous semblerait donc un énorme progrès, une victoire de la civilisation et de la justice ; malheureusement, sa *réalisation* soulève de graves difficultés. Ici encore, il faut tenir compte de la suprématie écrasante et jalouse que l'Angleterre a acquise sur les mers et du danger de rester désarmé en face d'elle. Les nations peuvent-elles renoncer pratiquement à un droit qui leur permettrait de porter des coups terribles à l'Angleterre ? peuvent-elles rester désarmées en face de leur adversaire et for-

cées de subir, en cas de guerre, les avanies et les injustices qu'il plairait à une puissance qui a toujours abusé de sa force de leur imposer ? A quelles extrémités ne serait on pas exposé le jour où l'utile contrepois du droit de prise, perpétuelle menace pour l'Angleterre, serait supprimé.

Si donc, en principe, il faut ardemment désirer l'abolition du droit de prise, si l'on doit la considérer comme le but à atteindre, il nous semble que la réalisation de cette réforme est une question délicate dans l'état actuel des choses et qu'il faut bien prendre garde qu'elle n'ait pour résultat de fortifier encore la position de l'Angleterre, déjà si formidable et menaçante.

Quoi qu'il en soit, le jour où le droit de prise serait supprimé, il ne s'ensuivrait pas que la marine auxiliaire n'aurait plus de raison d'être et devrait disparaître. Il lui resterait encore, au contraire, bien des tâches à remplir : elle pourrait être employée, par exemple, pour réaliser l'effectivité des blocus, pour faire la police des neutres, pour assurer les communications entre les escadres et enfin pour concourir au ravitaillement des flottes de guerre, question qui devient de plus en plus primordiale dans les guerres maritimes; en un mot, elle pourrait exécuter toutes les opérations secondaires de la guerre. Seulement, il faut remarquer qu'alors la marine auxiliaire serait encore plus dépendante de l'État qu'actuellement, car il ne serait plus possible de rémunérer les propriétaires des navires qui la composeraient

et leurs équipages au moyen de primes sur les prises faites : les prises, en effet, deviendraient alors très rares puisque, la propriété privée étant déclarée inviolable, elles ne pourraient plus avoir lieu qu'en cas de violation de blocus ou de transport de contrebande de guerre ; ce serait donc l'État qui devrait rémunérer *directement* les propriétaires et les équipages des navires auxiliaires.

Ainsi doit s'affirmer de plus en plus le principe que la guerre est une *œuvre d'État* aux risques de laquelle les particuliers doivent rester autant que possible complètement étrangers. La Déclaration de Paris a fait faire un pas décisif à l'adoption de ce grand principe de civilisation et d'équité ; son œuvre est *utile et juste*. Bien loin de chercher à revenir sur ce qu'elle a accompli, il faut s'efforcer, au contraire, de rendre la suppression de la course définitive et universelle ; la possibilité de recourir en cas de besoin à une marine auxiliaire sagement organisée est bien propre à réduire à néant les dernières objections, à triompher des dernières résistances. Et le jour où cette institution aura été définitivement adoptée et consacrée par des exemples, on pourra vraiment dire que la course est bien complètement abolie, et pour toujours, car, comme on l'a dit bien souvent, on ne supprime que ce que l'on remplace (1).

(1) La guerre qui vient d'avoir lieu entre deux puissances non signataires de la Déclaration de Paris semble venir affirmer ce que nous avons

dit plus haut sur l'impossibilité d'employer la course dans les guerres actuelles et sur la marine auxiliaire. Quoique les deux belligérants aient gardé toute leur liberté pour délivrer des lettres de marque, ils n'en ont accordé aucune et, ils se sont strictement soumis aux principes établis par la Déclaration de 1856. Par contre, ils semblent avoir fait un large usage de la marine auxiliaire; ils se sont servis de vaisseaux de commerce armés en guerre par l'Etat pour toutes les opérations secondaires de la guerre, pour poursuivre le commerce ennemi et même pour renforcer leurs escadres.

Une Ordonnance espagnole a même créé et organisé une marine auxiliaire dont les navires étaient commandés par des officiers de l'Etat et qui était soumise aux codes et aux juridictions de la marine militaire; cette marine, complètement assimilée à la marine de guerre, avait absolument les mêmes droits et les mêmes devoirs qu'elle. Cette application que vient de recevoir le système de la marine auxiliaire est très remarquable surtout parce qu'elle émane de nations qui pouvaient à leur gré armer des corsaires si elles l'avaient jugé préférable. N'est-ce pas là une preuve évidente que la course est une institution surannée et qu'on ne peut plus espérer faire revivre ?

Vu :

Le Président de la thèse,
RENAULT.

Vu :

Le Doyen,
GARSONNET.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS	1

TITRE PREMIER

HISTORIQUE DE LA COURSE.

CHAPITRE I. — Antiquité. — La piraterie dans les temps antiques, la marine athénienne.	3
CHAPITRE II. — Moyen âge. — Les pirateries dans les guerres du moyen âge. — Les guerres privées. — Apparition de la course, caractère spécial qu'elle revêt à cette époque.	15
CHAPITRE III. — X ^{VI} ^e et X ^{VII} ^e siècles. — Caractère nouveau que prennent les guerres après la découverte de l'Amérique. — Comment ce changement fut très favorable au développement de la course. — Mesures prises pour encourager la course, leurs conséquences. — La course dans les guerres du X ^{VI} ^e siècle, la course au X ^{VII} ^e siècle jusqu'aux guerres de Louis XIV. — Formation des marines de guerre européennes. — Colbert et la marine française.	32
CHAPITRE IV. — Guerres de Louis XIV. — Caractères de la course à cette époque. — Guerre de Hollande. — Guerre de la ligue d'Augsbourg. — Jean Bart. — Guerre de la succession d'Espagne. — Duguay-Trouin, Cassard, Vié, etc. — Résultats de la course dans ces guerres.	51
CHAPITRE V. — X ^{VIII} ^e siècle. — La course dans la guerre de la succession d'Autriche, dans la guerre de Sept ans, dans la guerre de l'indépendance américaine	79
CHAPITRE VI. — Révolution et Empire. — Causes qui ont contribué à multiplier les corsaires à cette époque. — Caractères qu'y	

a pris successivement la course. — Guerres de la Révolution.	
— Paix d'Amiens. — Guerres de l'Empire. — Résultats de la	
course. — Surcouf. — La course après la chute de Napoléon .	87
CHAPITRE VII. — Les corsaires barbaresques. — Leurs pirateries,	
histoire des expéditions dirigées contre eux jusqu'en 1830. —	
Pourquoi leur suppression définitive s'est fait si longtemps	
attendre.	111

TITRE II

RÉGLEMENTATION DE LA COURSE. . . .	127
------------------------------------	-----

SECTION I

Réglementation spéciale aux navires armés en course.

CHAPITRE I. — De la lettre de marque	130
CHAPITRE II. — § 1. — <i>Du cautionnement et des dommages-inté-</i>	
<i>rets.</i>	144
§ 2. — <i>Règles concernant la composition des équipages des</i>	
<i>corsaires.</i>	150
CHAPITRE III. — Des sociétés formées en vue de la course. . . .	153

SECTION II

Réglementation commune aux corsaires
et aux croiseurs de l'Etat

CHAPITRE IV. — § 1. — <i>Du pavillon</i>	158
§ 2. — <i>De la visite.</i>	160
CHAPITRE V. — De la saisie et de ses suites.	
§ 1. — <i>De la saisie.</i>	164
§ 2. — <i>Relâche, destruction, rançonnement de prises.</i> . .	168
§ 3. — <i>Déclaration de prises</i>	176
CHAPITRE VI. — § 1. — <i>De la reprise.</i>	177
§ 2. — <i>De la liquidation de prises</i>	184
CHAPITRE VII. — Historique des tribunaux de prises	189
CONCLUSION	203

TITRE III

ABOLITION DE LA COURSE. 204

SECTION I

**Historique de l'abolition de la course, la course
à l'époque contemporaine.**

- CHAPITRE I. — Efforts faits au XVIII^e siècle et au commencement
du XIX^e siècle pour arriver à l'abolition de la course 205
- CHAPITRE II. — La guerre de Crimée. — La Déclaration de Pa-
ris (1856) 226
- CHAPITRE III. — La course depuis la Déclaration de Paris. — La
guerre de Sécession. — Questions soulevées pendant la guerre
de 1870. 240

SECTION II

Jugement sur la course. — Conclusion.

- Appréciation de la course. — Opinions des différents publicistes
sur elle. — Valeur de la déclaration de Paris. — L'abolition de
la course et l'Angleterre. — Comment pourrait-on suppléer à la
course. — Quel est le but auquel il faut tendre 270

Imp. G. Saint-Aubin et Thevenot. — J. Thevenot, successeur, St-Dizier (Hte-Marne)
